

RÉAMÉNAGEMENT DU NŒUD AUTOROUTIER DU CHAMBÉRY

Dossier d'enquête publique préalable à la DUP et MECDU

Pièce G : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme



© Photothèque APRR/Guerrini – De SERRES Léonard

Version du 10 janvier 2018

SOMMAIRE

- **PIÈCE G1 : MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME – COMMUNE DE CHAMBERY**
- **PIÈCE G2 : MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME – COMMUNE DE LA MOTTE-SERVOLEX**
- **PIÈCE G3 : PROCES-VERBAUX DES REUNIONS D'EXAMEN CONJOINT SUR LES DOSSIERS DE MISE EN COMPATIBILITE DES PLU**

PIÈCE G1 : MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS
D'URBANISME – COMMUNE DE CHAMBÉRY

SOMMAIRE

PIÈCE G1 : MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME – COMMUNE DE CHAMBÉRY	1
1. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME	4
1.1. Mise en compatibilité	4
1.1.1. Définition	4
1.1.2. Champ d'application	4
1.2. Mise en compatibilité d'un PLU	4
1.3. Objet du présent dossier	4
1.4. Déroulement de la procédure et des textes réglementaires	5
1.4.1. Procédure en cinq étapes	5
1.4.2. Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité	6
2. PRÉSENTATION DU PROJET	8
2.1. Présentation générale du projet	8
2.1.1. Contexte	8
2.1.2. Objectifs du projet	8
2.1.3. Historique du projet	8
2.1.4. Présentation du projet retenu	8
2.2. Caractéristiques de la section du projet traversant la commune	11
2.2.1. Nouvelle bretelle VRU Sud (Chambéry) vers A41 Annecy (n°1) et réalisation d'une BAU sur A41 (n°1 bis)	12
2.2.2. Aménagements induits par la création de la nouvelle bretelle (n°2, 2bis et 2ter)	13
2.2.3. Rectification de la bretelle VRU Sud (Chambéry) vers péage (n°6) et création d'une 4 ^{ème} voie sur la VRU (n°6bis)	14
3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU DE CHAMBÉRY	15
3.1. Principes généraux	15
3.2. Rapport de présentation	15
3.3. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)	16
3.4. Orientations d'aménagement et de programmation	16
3.5. Dispositions applicables aux différentes zones	16
3.6. Emplacements réservés	17
3.6.1. Présentation générale des emplacements réservés volumétriques	18
3.6.2. Détail des emplacements réservés volumétriques	19

3.7. Espaces Boisés Classés	23
3.8. Marges de recul	23
3.9. Espace public à créer, à aménager ou à modifier	23
3.10. Protection des berges	23
3.11. Eléments de valeur à protéger au titre de l'article L151-9 du code de l'urbanisme	23
3.12. Règlements de lotissement (article L442-13 du code de l'urbanisme)	23
3.13. Plans d'aménagement de ZAC (Article L311-7 du code de l'urbanisme)	23
3.14. Evaluation environnementale du document d'urbanisme	23
4. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE CHAMBÉRY	24
4.1. Plan de zonage	24
4.2. Extraits du règlement d'urbanisme	29
4.3. Liste des emplacements réservés	44
5. COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNÉS AUX ARTICLES L.131-4 ET L.131-5 DU CODE DE L'URBANISME	47
5.1. SCOT Métropole Savoie	47
5.2. Plan de déplacement urbain de Chambéry Métropole	48
5.3. Programme Local de l'Habitat de l'agglomération chambérienne	49
5.4. Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Chambéry	49
5.5. Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie Rhône-Alpes	49
6. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ	50
6.1. Cadre réglementaire	50
6.2. Contenu de l'évaluation environnementale	51
6.3. Analyse de l'évaluation environnementale	51

TABLES DES ILLUSTRATIONS

FIGURES

Figure 1 : Plan de description générale du projet retenu (source Egis, novembre 2017)	9
Figure 2 : Plan de description du projet simplifié (source Egis, juin 2017)	10
Figure 3 : Vue en plan (tracé indicatif) de la nouvelle bretelle vers l'A41 (source Egis, juin 2017)	12
Figure 4 : Vue en plan (tracé indicatif) des aménagements induits par la création de la nouvelle bretelle (source Egis, juin 2017)	13
Figure 5 : Vue en plan (tracé indicatif) de l'élargissement de la VRU à 4 voies en partie nord (source Egis, mars 2017)	14
Figure 6 : Localisation de l'emplacement réservé du Lyon-Turin ferroviaire traversé par le projet (source Egis)	18
Figure 7 : Vue en plan de l'emplacement réservé volumétrique au droit de l'estacade (source Egis, novembre 2017)	19
Figure 8 : Coupes des emplacements réservés volumétriques au droit de l'estacade (source Egis, novembre 2017)	20
Figure 9 : Vue en plan de l'emplacement réservé volumétrique au droit de la voie ferrée existante (source Egis, novembre 2017).....	21
Figure 10 : Coupe de l'emplacement réservé volumétrique au droit de la voie ferrée existante (source Egis, novembre 2017)	22

1. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

1.1. MISE EN COMPATIBILITÉ

1.1.1. DÉFINITION

La réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général peut nécessiter une mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme qui en est la conséquence.

La déclaration d'utilité publique qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue aux articles suivants du code de l'urbanisme¹ :

- L.143-44 à L.143-50, et R.143-10 (SCoT) ;
- L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 (PLU).

Une jurisprudence définit la notion de compatibilité comme « la non contrariété avec les options fondamentales du document d'urbanisme ».

1.1.2. CHAMP D'APPLICATION

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

- Un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- Un Plan Local d'Urbanisme (PLU) communal ou intercommunal ;
- Un Plan d'Occupation des Sols (POS) soumis au régime juridique des PLU.

¹ Le code de l'urbanisme a été récemment modifié : révision de la partie Législative par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 et révision de la partie Réglementaire par décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015.

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

1.2. MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU

Un PLU est un document de gestion et de planification de l'occupation des sols qui s'applique, selon les cas, à un territoire communal ou intercommunal. Parmi ses principales fonctions, il :

- Définit le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de son territoire d'application ;
- Découpe ce territoire en zones d'affectation gérées par un règlement spécifique ;
- Prévoit les futurs équipements publics ;
- Fixe les règles pour les constructions...

La mise en compatibilité d'un PLU a pour objet d'adapter le contenu de ce document afin de permettre, sur son périmètre d'application, la réalisation d'un projet faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou d'intérêt général.

1.3. OBJET DU PRÉSENT DOSSIER

Le présent dossier a pour objet la **mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Chambéry**, localisée dans le département de la Savoie (73).

L'opération visée est la réalisation du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry autour des axes A43, A41 et VRU (Voir Rapide Urbaine) dans le cadre du contrat de plan 2014/2018 entre l'État et le concessionnaire AREA.

La mise en compatibilité du PLU doit permettre la réalisation de l'opération comprenant notamment :

- L'infrastructure proprement dite (comprenant ouvrage en terre, ouvrage d'art...) ;
- Les éléments connexes permettant l'insertion du projet dans son environnement (bassin d'assainissement, plantations,...) ainsi que les rétablissements de voiries ;
- Les installations permettant la construction de l'infrastructure (base travaux, voies d'accès aux ouvrages et équipements...).

1.4. DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES

1.4.1. PROCÉDURE EN CINQ ÉTAPES

Le processus ci-après explicite les principales étapes réglementaires pour la mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une opération faisant l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique.

1.4.1.1. EXAMEN DU DOSSIER PAR LE PRÉFET

Au vu des textes, quel que soit le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique, la procédure de mise en compatibilité relève exclusivement de la compétence de l'État.

Le préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, la compatibilité des dispositions du PLU avec le projet.

En l'absence de compatibilité, il engage la procédure régie par les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme.

1.4.1.2. EXAMEN CONJOINT PAR LES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES AVANT OUVERTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Conformément à l'article R.153-13 du code de l'urbanisme « *l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L.153-49 et L.153-54 [...] a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.* »

Selon les articles L.132-7 et L.132-9, lors de l'examen conjoint sont associées les personnes publiques suivantes :

- La région ;
- Les départements ;
- Les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains ;
- L'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat ;
- Les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- Les syndicats d'agglomération nouvelle ;

- L'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;
- Les établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du plan, lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale.

1.4.1.3. ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

L'article L.153-55 stipule que le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée par le préfet conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

1.4.1.4. AVIS DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE COOPÉRATION INTERCOMMUNALE COMPÉTENT OU DE LA COMMUNE

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis à l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou à la commune. La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

Les procédures nécessaires à une ou plusieurs mises en compatibilité peuvent être menées conjointement.

À noter que le Plan Local d'Urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

1.4.1.5. APPROBATION DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU DOCUMENT D'URBANISME

La déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme, éventuellement modifié au préalable, afin de tenir compte des avis qui ont été joints et du résultat de l'enquête publique.

1.4.2. TEXTES RÉGLEMENTAIRES RÉGISSANT LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est élaborée conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme.

- Article L.153-54

« **Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique**, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, **et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :**

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. ».

- Article L.153-55

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'État :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. »

- Article L.153-56

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée, le plan local

d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. »

- Article L.153-57

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'État ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'État. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas. »

- Article L.153-58

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'État ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'État ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. [...] »

- Article L.153-59

« L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L.153-25 et L.153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma. »

- Article R.153-14

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil

municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet.»

Ainsi, selon les modalités du code de l'urbanisme, le présent dossier a pour objet de mettre en enquête publique, conjointe à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, la mise en compatibilité du PLU de la commune de Chambéry.

2. PRÉSENTATION DU PROJET

2.1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

2.1.1. CONTEXTE

Le nœud autoroutier de Chambéry a été conçu et construit autour d'un seul point d'échange, ayant pour effet de concentrer les flux routiers et autoroutiers empruntant ce nœud.

En réalité, ce point d'échange avait initialement vocation à être uniquement un diffuseur desservant Chambéry Nord, déconnecté du contournement autoroutier de Chambéry qui n'a pas été réalisé et qui a été définitivement abandonné en mai 2014 (courrier du ministre délégué aux Transports à la députée de Chambéry et au préfet de Savoie demandant « de ne plus maintenir les mesures de sauvegarde en matière d'urbanisme sur le secteur concerné »).

Il a donc été conçu comme un diffuseur classique devant supporter un faible trafic, alors qu'il est devenu un nœud autoroutier supportant un trafic d'échange élevé.

La configuration du nœud de Chambéry présente ainsi un **ensemble de contraintes géométriques** se traduisant par **des conditions de sécurité et de fluidité dégradées**, compte-tenu des **niveaux de trafic élevés** tant quotidiens, que saisonniers, qu'il supporte.

2.1.2. OBJECTIFS DU PROJET

Pour améliorer la fluidité, alléger le trafic sur les bretelles existantes et pour renforcer la sécurité du point d'échange, les nouveaux aménagements du nœud doivent pouvoir mieux assurer l'ensemble des fonctionnalités imposées et mettre à niveau les caractéristiques géométriques du système d'échange, conduisant à :

- **Résorber les différents points noirs accidentogènes** identifiés dans ce diagnostic (renforcement de la sécurité) ;
- **Assurer l'adéquation entre les caractéristiques du nœud et les niveaux de trafic actuels et attendus** à moyen et long terme (amélioration de la fluidité du trafic) ;
- Maintenir l'offre de covoiturage ;
- Assurer l'intégration environnementale du projet (amélioration de l'assainissement et du traitement des pollutions, intégration paysagère, ...).

2.1.3. HISTORIQUE DU PROJET

En janvier 2014, l'État a confié à AREA l'étude du réaménagement autoroutier du nœud autoroutier de Chambéry en fixant 4 objectifs principaux :

- Améliorer la fluidité du trafic ;
- Renforcer la sécurité ;
- Maintenir une offre de covoiturage attractive ;
- Optimiser l'intégration environnementale de l'infrastructure.

Le projet a été élaboré en concertation avec le Préfet, les services de l'État et les collectivités locales.

Les principes retenus par AREA et l'État pour améliorer significativement la situation dans le futur ont été les suivants :

- Séparer les flux de circulation en relation avec Annecy et Lyon afin de :
 - Décharger l'infrastructure existante d'une partie du trafic qu'elle supporte pour diminuer son accidentologie et améliorer la fluidité du trafic qu'elle supporte ;
 - Réduire les divergences/convergences à proximité de la gare de péage ;
 - Diminuer la vulnérabilité du système d'échanges, en particulier les conséquences d'un accident sur l'agglomération chambérienne ;
- Modifier les caractéristiques techniques des bretelles pour en améliorer la sécurité ;
- Moderniser l'infrastructure et le fonctionnement de la gare de péage de Chambéry Nord, notamment en réaménageant la gare et la plateforme de péage, en supprimant le parking central et en créant une aire de covoiturage en latéral.

Les échanges ont permis d'étudier plusieurs scénarios et d'évaluer leurs performances pour atteindre les objectifs fixés par l'État.

2.1.4. PRÉSENTATION DU PROJET RETENU

L'opération de réaménagement du nœud de Chambéry porte sur des travaux à réaliser sur le réseau routier national non concédé et sur le réseau autoroutier concédé, dont le Maître d'Ouvrage est AREA (Société des Autoroutes Rhône-Alpes, filiale d'APRR).

Trois communes sont concernées par le projet : **Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans**. Elles sont toutes localisées dans le département de Savoie (73).

Le projet est représenté sur la carte ci-après.



Figure 1 : Plan de description générale du projet retenu (source Egis, novembre 2017)

Afin d'expliquer plus précisément chaque aménagement, le projet est découpé en différents éléments fonctionnels. Chacun de ces éléments est décrit plus précisément au chapitre 3.

Le projet consiste en :

- La création d'une **nouvelle bretelle VRU sud (Chambéry) vers A41 Annecy** comprenant une **nouvelle gare de péage (n°1)** ;
- La réalisation d'une **Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU)** sur l'infrastructure existante de l'A41, en continuité de la nouvelle bretelle d'entrée **(n°1bis)** ;
- La réalisation **d'un entrecroisement entre les mouvements VRU sud (Chambéry) vers A41 Annecy d'une part et péage vers VRU nord (Aix-les-Bains) d'autre part** ainsi que la **modification de la bretelle péage vers VRU nord (Aix-les-Bains) (bretelle 13.8) (n°2)** ;
- Le **déplacement de l'insertion sur la VRU** depuis le giratoire de La Motte-Servolex avec la création d'un passage inférieur de type « saut-de-mouton » sous la nouvelle bretelle vers A41 Annecy **(2bis)** et le décalage de l'accès à la ZA Landiers Nord **(2ter)** tout en maintenant la contre-allée existante ;
- Le **réaménagement du péage existant (n°3)** avec la reprise des voies de sortie, la **suppression de l'ilot central** et la **création d'un parking de covoiturage en latéral (n°3bis)** ;
- Le **remplacement de l'ouvrage** actuel à 2 voies (PI 3992) **de franchissement de la Leysse** dans le sens VRU vers péage par un **nouvel ouvrage d'art à 3 voies** permettant d'accueillir les 2 voies en provenance de la VRU sud Chambéry et la voie en provenance de la VRU nord (Aix-les-Bains) **(n°4)**. La création de ce nouvel ouvrage est accompagné de la **rectification de la géométrie de la bretelle VRU nord Aix les Bains vers péage (bretelle 13.12)** ;
- Le **remplacement de l'ouvrage** actuel (PI 3991) à 2 voies **de franchissement de la Leysse** dans le sens péage vers VRU **par un nouvel ouvrage d'art à 3 voies** permettant une affectation directe des voies de direction : une voie vers VRU nord (Aix-les-Bains) et deux voies vers VRU sud (Chambéry) **(n°5)** ;
- La **rectification de la géométrie de la bretelle VRU sud (Chambéry) vers péage (bretelle 13.10) (n°6)** avec la **création d'une quatrième voie sur la VRU (n°6bis)** ;
- La **modification de l'insertion de la bretelle péage vers Lyon sur A43 par l'allongement de la partie à deux voies** en direction de Lyon **(n°7)**.

Aussi, afin de ne pas pénaliser les mouvements VRU nord vers Annecy (en les obligeant à aller faire demi-tour au double giratoire de la Motte Servolex), le mouvement existant péage vers A41 Annecy est maintenu (n°8), moyennant le cas échéant les modifications de la bretelle existante, rendues nécessaires pour des impératifs de sécurité.

NB : Les numéros et couleurs font référence à la carte ci-contre.



Figure 2 : Plan de description du projet simplifié (source Egis, juin 2017)

○ Aménagements connexes

Pour accompagner ce projet et ses impacts, des aménagements connexes sont réalisés par Chambéry Métropole Cœur des Bauges, en partenariat avec AREA (qui participera notamment au financement de ces aménagements) :

- Création de giratoires dans la ZA des Landiers Nord (n°A1 et A2) ;
- Développement de sites de covoiturage : un à proximité immédiate du giratoire de Villarcher (n°A3) où environ 70 places pourraient être réalisées et d'autres sites à l'étude dans la ZA des Landiers Nord ou le long de la VRU plus au sud.

Ces aménagements sont situés en dehors de la bande soumise à l'enquête publique. Ils feront l'objet, si nécessaire, d'une autre enquête publique.

2.2. CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE

Les aménagements sur le territoire de la commune de Chambéry sont :

- La création d'une **nouvelle bretelle VRU sud (Chambéry) vers A41 Annecy** comprenant une **nouvelle gare de péage (n°1)** ;
- La réalisation d'une **Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU)** sur l'**infrastructure existante** de l'A41, en continuité de la nouvelle bretelle d'entrée (**n°1bis**) ;
- La réalisation **d'un entrecroisement entre les mouvements VRU sud (Chambéry) vers A41 Annecy d'une part et péage vers VRU nord (Aix-les-Bains) d'autre part** ainsi que la **modification de la bretelle péage vers VRU nord (Aix-les-Bains)** (bretelle 13.8) (**n°2**) ;
- Le **déplacement de l'insertion sur la VRU** depuis le giratoire de La Motte-Servolex avec la création d'un passage inférieur de type « saut-de-mouton » sous la nouvelle bretelle vers A41 Annecy (**2bis**) et le décalage de l'accès à la ZA Landiers Nord (**2ter**) ;
- La **rectification de la géométrie de la bretelle VRU sud (Chambéry) vers péage** (bretelle 13.10) (**n°6**) avec la **création d'une quatrième voie sur la VRU (n°6bis)**.

Ces aménagements sont présentés aux pages suivantes.

2.2.1. NOUVELLE BRETELLE VRU SUD (CHAMBÉRY) VERS A41 ANNECY (N°1) ET RÉALISATION D'UNE BAU SUR A41 (N°1 BIS)

● Description

L'échangeur que constitue la nouvelle bretelle vers A41 est de type diffuseur.

La nouvelle bretelle à créer débute le long de la VRU au sud de l'A41 puis marque un virage important vers l'est pour ensuite longer l'A41. Elle s'élargit pour permettre l'implantation d'une gare de péage et rejoint l'A41 dans une rampe de 5 %.

Elle comporte deux voies jusqu'au péage. La nouvelle gare de péage est constituée de quatre voies de passage. Après le péage, la bretelle se rétrécit sur une voie avant l'insertion sur l'A41.

La création de la nouvelle bretelle s'accompagne de la réalisation d'une BAU sur l'A41.

Un local technique et une place de stationnement, pour la maintenance du péage, sont implantés aux abords de la plateforme du péage. Celui-ci est télé exploité.

● Ouvrages d'art

Cette nouvelle bretelle nécessite la création de deux nouveaux ouvrages d'art :

- Un ouvrage pour franchir la voie ferrée et la rue de Belle-Eau, en parallèle de l'ouvrage existant de l'A41. Dans le cadre du projet déclaré d'utilité publique de liaison à grande vitesse Lyon - Turin, des nouvelles voies dites V1 bis et V2 bis sont projetées, avec un décalage de la rue de Belle-Eau vers l'ouest. Le présent projet est conçu de manière à permettre une future réalisation de ces deux voies. Afin d'éviter une pile centrale proche des voies SNCF et amenant des contraintes d'exploitation ferroviaire fortes (interruptions temporaires de circulation et d'alimentation électrique), une solution à travée unique est envisagée ;
- Un ouvrage de type « saut-de-mouton », permettant le passage de la voie d'accès à la VRU depuis le giratoire de La Motte-Servolex sous la nouvelle bretelle vers Annecy ;

et le prolongement de l'ouvrage voûte béton existant permettant le franchissement de la RD 10.

● Rétablissement de la route communale existante

La nouvelle bretelle VRU sud vers A41 Annecy s'inscrit en partie au droit de la route communale existante longeant l'A41 et reliant la RD 10 à l'ouest du Carré au chemin de Sonnaz sur la commune de Voglans.

La route communale est décalée sur une longueur d'environ 370 m au plus près de la nouvelle bretelle.

● Vue en plan

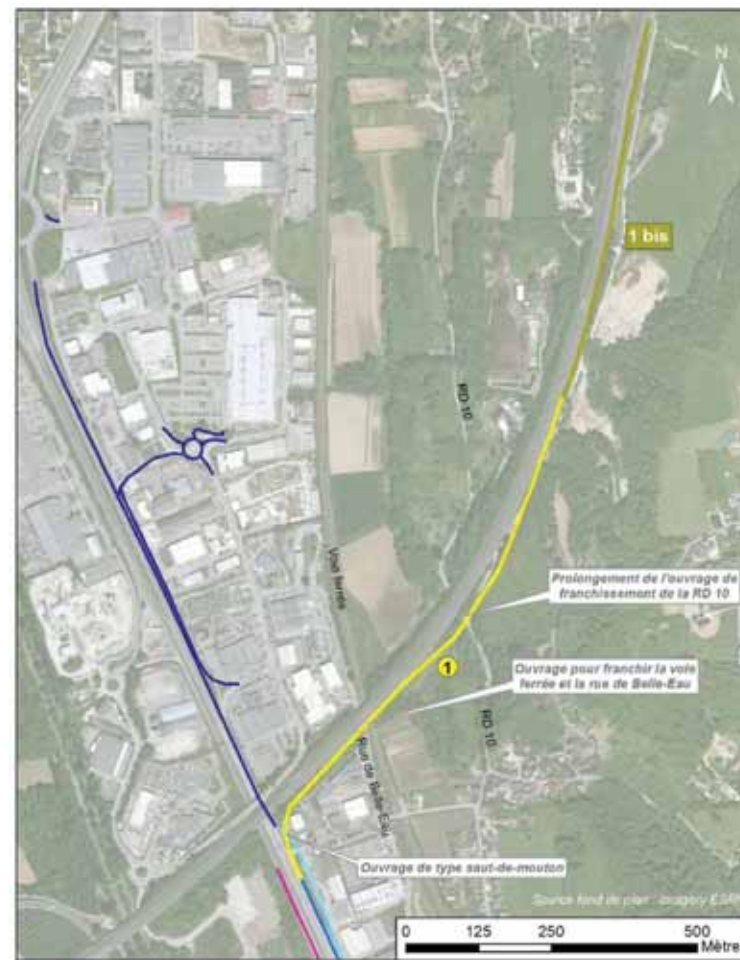


Figure 3 : Vue en plan (tracé indicatif) de la nouvelle bretelle vers l'A41 (source Egis, juin 2017)

2.2.2. AMÉNAGEMENTS INDUITS PAR LA CRÉATION DE LA NOUVELLE BRETELLE (N°2, 2BIS ET 2TER)

La création de la nouvelle bretelle en direction d'Annecy implique les aménagements suivants :

- **Entrecroisement entre le mouvement VRU sud (Chambéry) vers A41 (Annecy) et le mouvement péage vers VRU nord (Aix-les-Bains) et modification de la bretelle 13.8 (n°2)**

La modification consiste à rectifier la courbure de la bretelle Péage vers VRU Nord (ou bretelle 13.8) et à créer un entrecroisement de la sortie de cette bretelle avec la nouvelle bretelle VRU sud vers A41 Annecy (n°1).

- **Déplacement de l'insertion sur la VRU nord depuis le giratoire de La Motte-Servolex (n°2bis)**

Cet aménagement reporte l'accès à la VRU nord de la bretelle venant du giratoire de La Motte-Servolex. En sortant du giratoire de La Motte-Servolex, cette bretelle longe, dans sa partie sud, la VRU, en direction du nord puis contourne la courbe de la bretelle VRU sud vers le péage, longe l'entrecroisement présenté ci-dessus, passe sous la nouvelle bretelle VRU sud (Chambéry) vers A41 (Annecy), pour enfin s'insérer sur la VRU au-delà du franchissement de la VRU par l'autoroute A41/A43.

- **Décalage de l'accès à la ZA Landiers Nord (n°2ter)**

Le déplacement de l'insertion sur la VRU depuis le giratoire de la Motte-Servolex impose de décaler la sortie de la VRU sur la ZA des Landiers Nord :

- La sortie actuelle vers la ZA des Landiers-Nord dans le sens Chambéry / Aix-les-Bains est supprimée. L'espace libéré pourra être utilisé pour créer par exemple quelques places de stationnement;
- Une nouvelle sortie est créée légèrement plus au nord entre les enseignes Fransbonhomme et Mercedes ;
- La contre-allée située entre la sortie actuelle qui sera supprimée et la nouvelle sortie à créer est maintenue ;
- Le rond-point entre l'Avenue de Villarcher, la rue des Marais et Castorama est reconfiguré afin de pouvoir capter les nouveaux trafics.

● Vue en plan

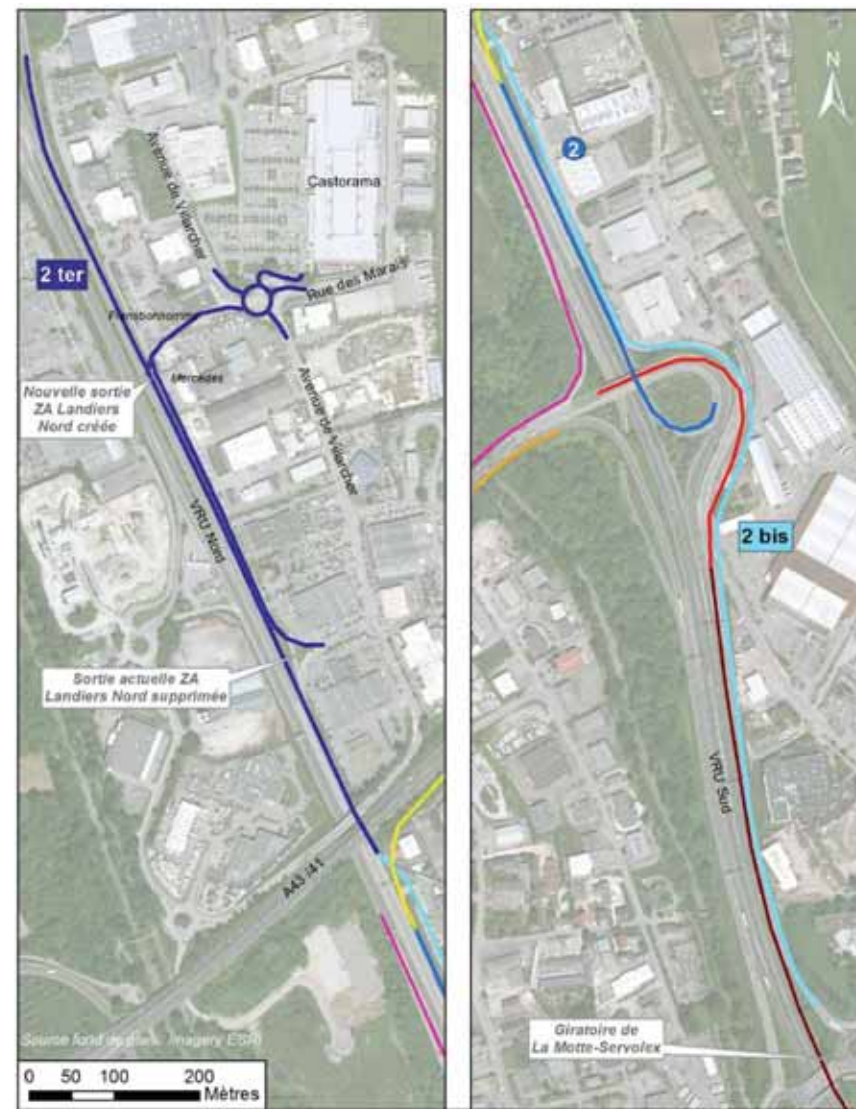


Figure 4 : Vue en plan (tracé indicatif) des aménagements induits par la création de la nouvelle bretelle (source Egis, juin 2017)

2.2.3. RECTIFICATION DE LA BRETELLE VRU SUD (CHAMBÉRY) VERS PÉAGE (N°6) ET CRÉATION D'UNE 4^{ÈME} VOIE SUR LA VRU (N°6BIS)

● Description

Cet aménagement consiste en :

- La réalisation d'une quatrième voie sur la VRU entre le diffuseur de La Motte-Servolex et l'échangeur du péage autoroutier (n°6 bis). Ces 4 voies sont réparties ainsi :
 - 2 voies de gauche permettant d'aller vers le Nord en direction d'Aix-les-Bains ou en direction d'Annecy pour emprunter la nouvelle bretelle créée ;
 - 2 voies de droite permettant d'aller vers la gare de péage d'autoroute en direction de Lyon.
- La modification de la géométrie de la bretelle VRU sud vers péage (bretelle n°13.10) qui correspond au décalage du tracé de la bretelle afin d'améliorer le rayon de courbure (n°6) ;

Cette modification permettra d'améliorer la sécurité :

- En supprimant l'effet de virile actuelle (le dévers n'étant pas le même sur la voie de gauche et celle de droite) ;
- En augmentant le rayon de cette bretelle.

● Vue en plan

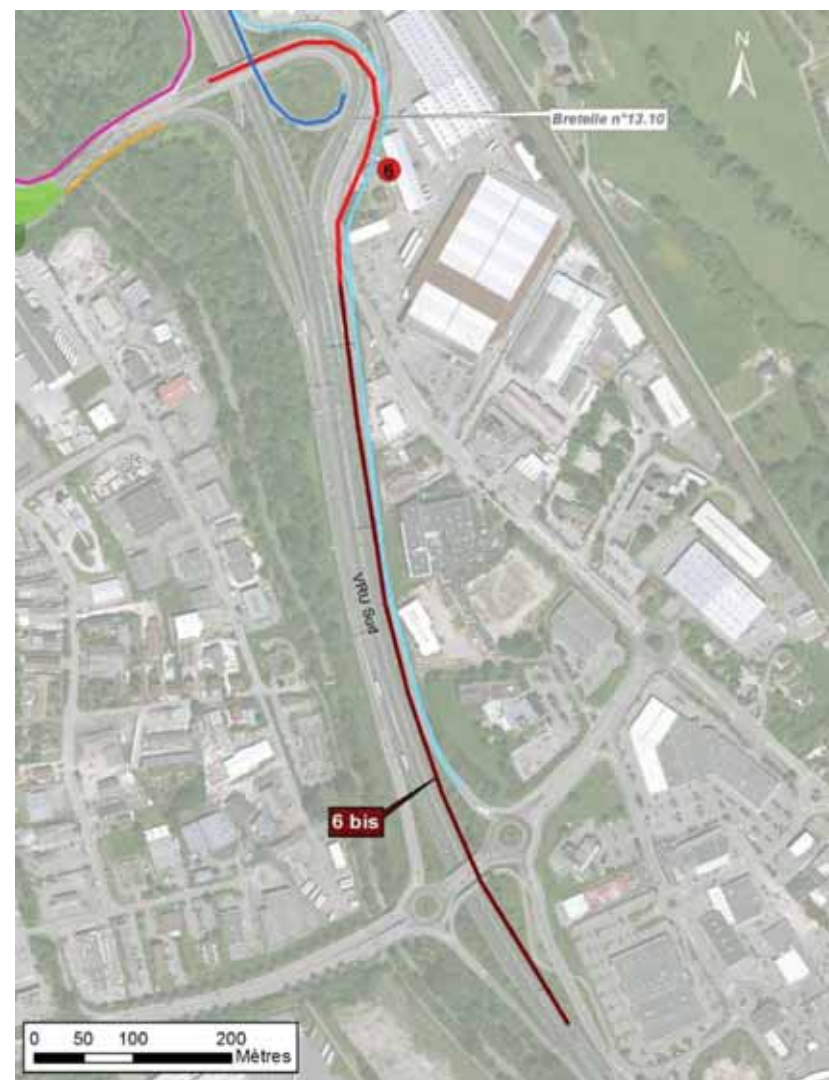


Figure 5 : Vue en plan (tracé indicatif) de l'élargissement de la VRU à 4 voies en partie nord (source Egis, mars 2017)

3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU DE CHAMBÉRY

Le PLU de Chambéry a été approuvé le 19 juillet 2004. Il a fait l'objet des procédures suivantes :

- Modification n°1 approuvée le 23 janvier 2006 ;
- Modification n°2 approuvée le 23 juillet 2007 ;
- Révision simplifiée n°1 approuvée le 23 juillet 2007 ;
- Révision simplifiée n°2 approuvée le 10 mai 2010 ;
- Modification n°3 approuvée le 28 février 2011 ;
- Révision simplifiée n°3 approuvée le 27 février 2012 ;
- Révision simplifiée n°4 approuvée le 26 mars 2012 ;
- Mise en compatibilité avec le projet ferroviaire Lyon-Turin, suite au décret du 23 août 2013 ;
- Modification n°4 approuvée le 1er juin 2015 ;
- Modification n°5 approuvée le 1er juin 2015 ;
- Modification n°6 approuvée le 1er juin 2015 ;
- Modification simplifiée n°1 approuvée le 30 juin 2016 ;
- Modification simplifiée n°2 approuvée le 21/07/2017
- Révision allégée n°1 approuvée le 9 février 2017 ;
- Modification simplifiée n°2 approuvée le 21 juillet 2017.

Une modification n°7 du PLU est en cours. Cette modification a pour objet la prise en compte du pôle urbain autour de la ZAC Vetrotex. Les règlements des zones UE et UC doivent évoluer pour tenir compte des études urbaines en cours (arrière Forum), des besoins de la zone économique (secteur Rubanox et secteur en limite de la Motte-Servolex) et afin de répondre à l'enjeu que constitue l'accueil des gens du voyage. Enfin la modification doit corriger certaines inadaptations du règlement (prospect en zone UC et A).

3.1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

La mise en compatibilité **porte** sur l'ensemble des pièces du PLU dont **les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet** : Rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), orientations d'aménagement et de programmation (OPA), servitudes, règlement, documents graphiques (plan de zonage) et liste des emplacements réservés. Elle se traduira principalement par :

- La modification du plan de zonage :
 - création d'un emplacement réservé pour le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry et ses aménagements connexes dont le bénéficiaire sera AREA ;
 - modification des emplacements réservés pour Lyon Turin ferroviaire et création d'emplacements réservés volumétriques imbriqués pour les 2 projets (réaménagement du nœud de Chambéry et Lyon Turin ferroviaire) ;
- La mise en compatibilité des règlements de zones recoupées par l'emplacement réservé du projet. Elle porte sur les dispositions qui ne permettraient pas la réalisation et l'exploitation du projet ;
- La modification de la liste des emplacements réservés avec ajout du nouvel emplacement réservé du projet.

3.2. RAPPORT DE PRÉSENTATION

Le rapport de présentation sert de base à la définition des choix retenus pour établir le PADD, les orientations d'aménagement et le règlement d'urbanisme. Il permet également l'évaluation des incidences des orientations urbanistiques du PLU sur l'environnement.

Cette pièce, non opposable du Plan Local d'Urbanisme, s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.

Il justifie les objectifs compris dans le PADD au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Le rapport de présentation demande à ce que la qualité environnementale soit prise en compte dans les projets de construction et de renouvellement urbain.

- **Le rapport de présentation du PLU de Chambéry est compatible avec le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry. Ce projet prend en compte l'environnement de sa conception à sa réalisation.**

3.3. PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est une pièce non opposable exposant les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU devront être cohérentes.

Les orientations générales du PADD se déclinent en 7 chapitres :

- Chambéry, ville capitale ;
- Un urbanisme au service de la nécessaire vitalité industrielle et artisanale ;
- La valorisation commerciale, touristique et patrimoniale ;
- Le développement de l'habitat ;
- Les quartiers, leurs équipements et la vie associative ;
- Les espaces publics et les espaces naturels ;
- Les problématiques spécifiques des communications et des transports.

Concernant les points en rapport avec le projet, le PADD indique que :

- La zone des Landiers doit pouvoir améliorer la qualité de ses aménagements ;
- La Lysse est à préserver en tant qu'espace naturel ;
- Les accès à la VRU doivent être améliorés afin d'y canaliser davantage le trafic et que tout le réseau routier s'organise autour de cette voie.

► **Le projet respecte ou vise à améliorer ces 3 points. Il est donc compatible avec le PADD.**

3.4. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les PLU peuvent comporter une pièce opposable relative aux orientations d'aménagement.

Cette pièce a été introduite par la loi n°2003-590 urbanisme et habitat du 2 juillet 2003. Alors facultative, appelée « Orientations d'Aménagement » (OA), elle prévoyait, en cohérence avec le PADD, les actions et opérations à mener pour une mise en valeur de l'environnement dans sa globalité (paysage, entrée en ville, renouvellement urbain...).

En 2010, avec la Loi dite « Grenelle II » cette pièce des PLU, renommée « orientations d'aménagements et de programmation » (OAP), devient obligatoire.

Aujourd'hui les OAP sont règlementés par les articles L.151-6 et L.151-7 du nouveau code de l'urbanisme.

► **Le projet ne recoupe aucune emprise concernée par une opération d'aménagement et de programmation. Il est donc compatible avec ces orientations.**

3.5. DISPOSITIONS APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES ZONES

Selon l'article L.151-8 du code de l'urbanisme : « *Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L.101-1 à L.101-3.* »

Article L.152-1 : « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.*

Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »

Au regard de l'opération envisagée, une attention particulière est portée quant aux libellés des articles suivants, pour toutes les zones traversées par le projet :

- Occupations et utilisation du sol interdites ;
- Occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières ;
- Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques pour exclure, le cas échéant, les bâtiments et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement du réaménagement du nœud de Chambéry ;
- Hauteur des constructions ;
- Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ;
- Aspect extérieur, notamment concernant les clôtures et leur hauteur.

En effet en matière d'occupations et afin d'éviter toute ambiguïté, la mise en compatibilité porte sur l'autorisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du réaménagement du nœud de Chambéry, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Le nouvel emplacement réservé utile au projet recoupera les zonages suivants (voir le plan de zonage au chapitre 4) :

- **UE2dc** (Zone destinée à favoriser l'accueil d'activités économiques à caractère commercial ou artisanal, ce secteur particulier correspond à un pôle de destination commercial majeur) au niveau de la VRU et de la ZAC des Landiers Nord et Sud ;
- **UE** (accueil d'activités économiques de toutes natures) à l'est et au sud de la bretelle menant vers le péage ;
- **N** (zones naturelles et forestières qu'il convient de protéger) au niveau de la nouvelle voie vers Annecy.

Dans la **zone UE (dont UE2dc)**, sont interdits « les constructions qui par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, ne respectent pas le caractère de la zone tel que défini ci-dessus ou sont de nature à porter atteinte soit au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales, soit à la salubrité ou à la sécurité publique ».

Dans la **zone UE (dont UE2dc)** sont admis sous conditions « les affouillements et exhaussements des sols, à condition qu'ils soient directement liés à la réalisation d'une construction autorisée ».

Dans la **zone N sont autorisés** « les équipements et ouvrages publics ou d'intérêt collectif et à la condition qu'ils ne compromettent pas la vocation de la zone qu'ils s'intègrent dans le site ou le paysage. ».

La **zone N** précise néanmoins sur les **zones humides** que « toute construction ou installation est interdite, à l'exception des aménagements permettant la découverte et l'entretien du milieu (chemin piéton, panneaux d'information, balises...). Les occupations ou utilisations du sol néfastes au caractère et à l'équilibre des zones humides, en particulier la mise en culture ou en boisement, ainsi que les interventions de toute nature contribuant à l'assèchement (drainage), à la mise en eau, au remblai (dépôt de matériaux) ou à l'imperméabilisation sont interdits, excepté lorsqu'ils sont menés dans le cadre d'une gestion écologique justifiée.

Dans l'hypothèse où la réalisation d'un projet, qui ne trouve pas d'autre localisation possible, ne permettrait pas la conservation d'une zone humide existante, des mesures compensatoires seront exigées. »

- Le projet constitue un équipement de service public d'intérêt collectif. Il rentre dans le cadre des occupations autorisées en zone N sauf pour les secteurs en zone humide. La modification du règlement est donc nécessaire pour le projet.
- En zone UE, le règlement n'autorise pas le projet bien que la VRU soit localisée dans cette zone. Certains ajustements au règlement sont donc nécessaires pour sécuriser le projet.
- Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre suivant « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité ».

3.6. EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

Un Emplacement Réservé (ER), au bénéfice de SNCF Réseau (ex RFF), pour le projet de liaison ferroviaire Lyon Turin est inscrit au PLU de la ville de Chambéry.

Le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry traverse cet ER.

Les nombreux échanges qui ont eu lieu en 2016 et 2017 entre les 2 Maîtres d'Ouvrages ont conclu à des adaptations du projet ferroviaire du fait de l'empiètement du projet autoroutier sur les piles d'ouvrage du projet ferroviaire. Les adaptations s'avèrent possibles, sans modification significative du tracé, elles comprennent :

- La modification de la trame d'implantation des piles des ouvrages ferroviaires ;
- L'approfondissement des semelles de fondations de certaines piles, qui seront partiellement sous la chaussée routière ;
- Le blindage des fouilles réalisées à proximité des voiries ;
- Des dévoiements ou coupures sur les voies de gauche de la VRU.

Les surcoûts pour ces adaptations seront pris en charge par AREA. Une convention est en cours d'élaboration pour consigner les modifications du projet ferroviaire, les surcoûts estimés et leurs modalités de financement.

Une mise en compatibilité du document d'urbanisme s'avère nécessaire, pour le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, par :

- La création d'un ER 56 dit « classique » en dehors de l'ER du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin ;
- La création d'un ER 57 dit « volumétrique » imbriqués pour les 2 projets (voir ci-après pour plus de détails), au droit de l'ER du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin.

Les ER sont définis sur la base de l'emprise nécessaire aux travaux du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry en excluant le domaine public autoroutier et en traitant la superposition particulière avec les emplacements réservés du Lyon-Turin ferroviaire.

En dehors de l'interface avec le projet de liaison ferroviaire Lyon Turin, l'ER inclut le domaine public routier ainsi que le domaine privé.

3.6.1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS VOLUMÉTRIQUES

L'ER 53, correspondant au projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin, est traversé par le projet du réaménagement du nœud de Chambéry (Cf. Figure 6) :

- Au droit de la future estacade de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, entre l'entreprise Frans Bonhommes et le rond-point Avenue de Villarcher / rue des Marais ;
- Au niveau de la voie ferrée existante, au sud de l'A41 ;
- Le long de la VRU.

● Nécessité des emplacements réservés volumétriques

Superposer de façon pure et simple l'emplacement réservé du réaménagement du nœud de Chambéry à celui du Lyon-Turin ferroviaire est susceptible de porter atteinte à l'affectation de l'emplacement réservé du Lyon-Turin.

Par arrêté du 30 juillet 1997 (CE. 30 juillet 1997, req. N°160.007), le Conseil d'État semble avoir admis qu'un emplacement réservé puisse ne grever concrètement que le tréfonds d'un terrain, tout en s'articulant avec un second emplacement réservé ne concernant pour sa part que le sol de ce même terrain.

Dans cette mesure, il est donc possible d'envisager la création d'un « emplacement réservé volumétrique » qui, en substance, ne grèverait pas la totalité du terrain au sens de l'article 552 du Code civil mais uniquement un volume déterminé de celui-ci.

Un tel emplacement présente le mérite tout à la fois de permettre la réalisation d'équipements d'intérêt général, tout en limitant l'atteinte subséquente au droit de la propriété à ce qui est strictement nécessaire à la réalisation d'un projet. Plus spécifiquement, il n'est pas non plus de nature à restreindre le droit de délaissement des propriétaires concernés, y compris en cas d'imbrication de plusieurs emplacements réservés volumétriques sur les mêmes parcelles.

La modification de l'emplacement réservé au bénéfice du Lyon-Turin ferroviaire doit ainsi s'accompagner concomitamment de la création d'un emplacement réservé volumétrique propre au projet autoroutier.

Cette solution a été présentée à la DDT 73 en décembre 2016 qui admet les superpositions d'emplacements réservés dès lors que la compatibilité technique des deux projets a été vérifiée et actée par les deux maîtres d'ouvrage.

● Les emplacements réservés volumétriques présentés

Les emplacements réservés volumétriques créés dans le cadre de ce dossier de mise en comptabilité du PLU de Chambéry prennent en compte le futur projet Lyon-Turin ferroviaire.

Les travaux du réaménagement du nœud de Chambéry seront réalisés avant ceux du Lyon-Turin ferroviaire au sein de l'ER du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Les ER volumétriques sont conçus en vue de la phase définitive.

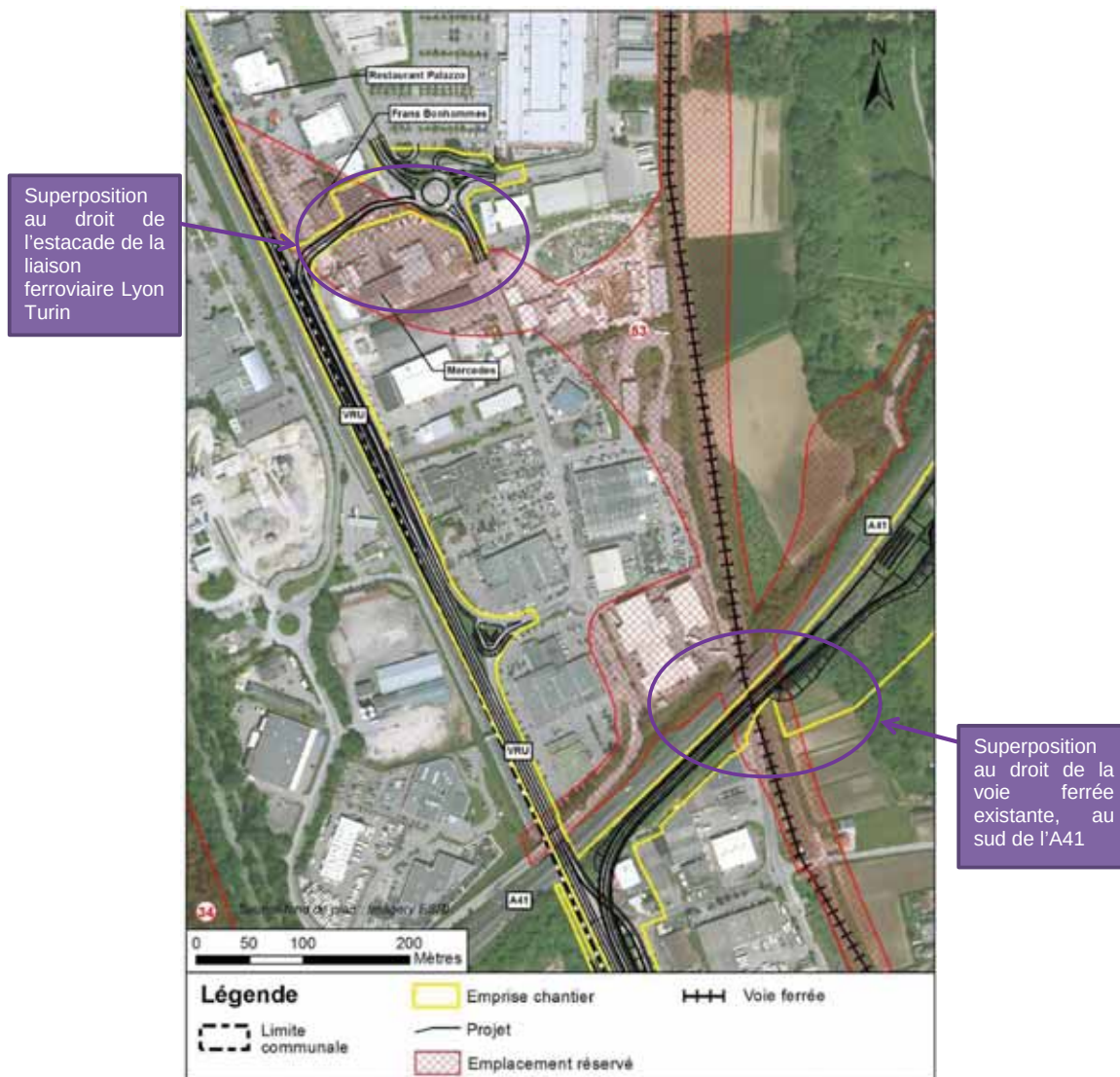


Figure 6 : Localisation de l'emplacement réservé du Lyon-Turin ferroviaire traversé par le projet (source Egis)

3.6.2. DÉTAIL DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS VOLUMÉTRIQUES

● Au droit de l'estacade de la liaison ferroviaire Lyon Turin

Dans cette zone le projet de la liaison ferroviaire Lyon Turin passe en estacade (viaduc) au-dessus de la ZAC des Landiers.

Le réaménagement du nœud de Chambéry quant à lui est situé au niveau du sol, sous la future estacade. Il consiste à créer une nouvelle voie d'accès à la zone d'activités des Landiers se raccordant sur un giratoire.

Dans cette zone, les deux projets se superposent : l'un (projet Lyon Turin) passant au-dessus de l'autre (nœud de Chambéry).

Il convient donc de créer un emplacement réservé volumétrique sous l'estacade pour le projet de réaménagement du nœud de Chambéry.

Les schémas suivants illustrent ces deux ER.



Figure 7 : Vue en plan de l'emplacement réservé volumétrique au droit de l'estacade (source Egis, novembre 2017)

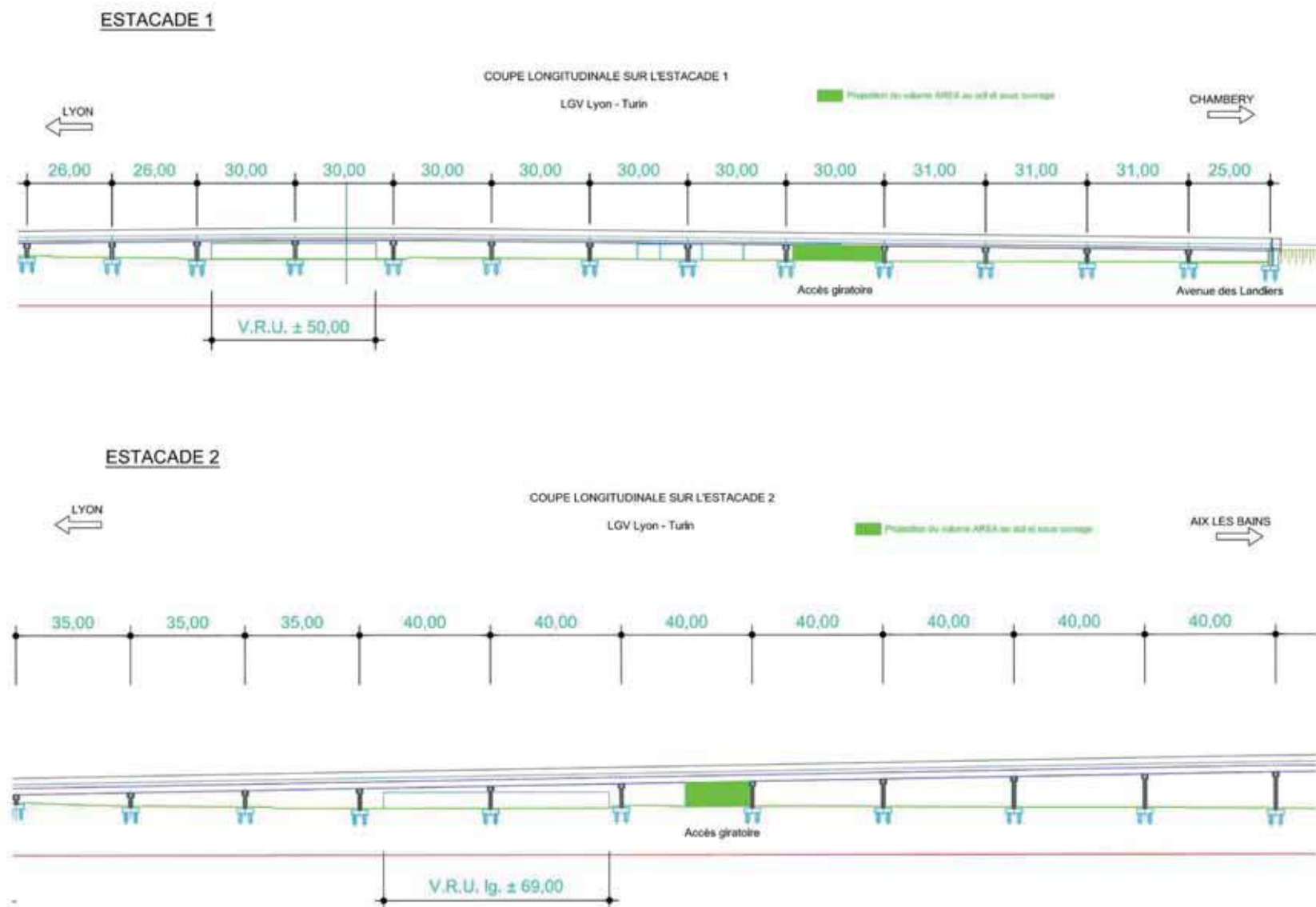


Figure 8 : Coupes des emplacements réservés volumétriques au droit de l'estacade (source Egis, novembre 2017)

○ Au droit de la voie ferrée existante, au sud de l'A41

Dans cette zone le projet de la liaison ferroviaire Lyon Turin correspond à un élargissement de la voie ferrée existante de 1x1 voie à 1x2 voies.

Dans ce secteur, le projet du réaménagement du nœud de Chambéry consiste à réaliser un pont-route au-dessus des voies ferrées existantes et futures.

Il convient donc de créer un emplacement réservé volumétrique au-dessus de la voie ferrée pour le projet de réaménagement du nœud de Chambéry.

Les schémas suivants illustrent cet ER.

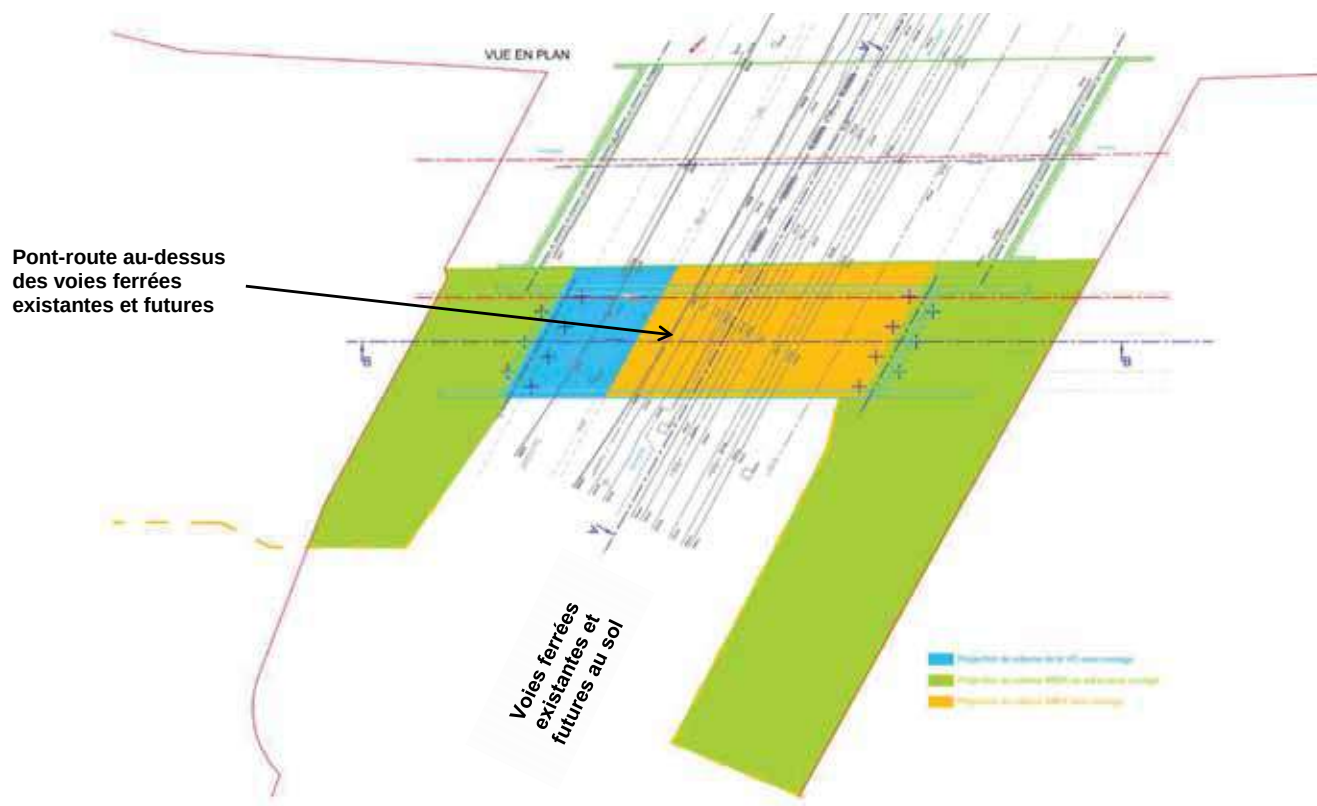


Figure 9 : Vue en plan de l'emplacement réservé volumétrique au droit de la voie ferrée existante (source Egis, novembre 2017)

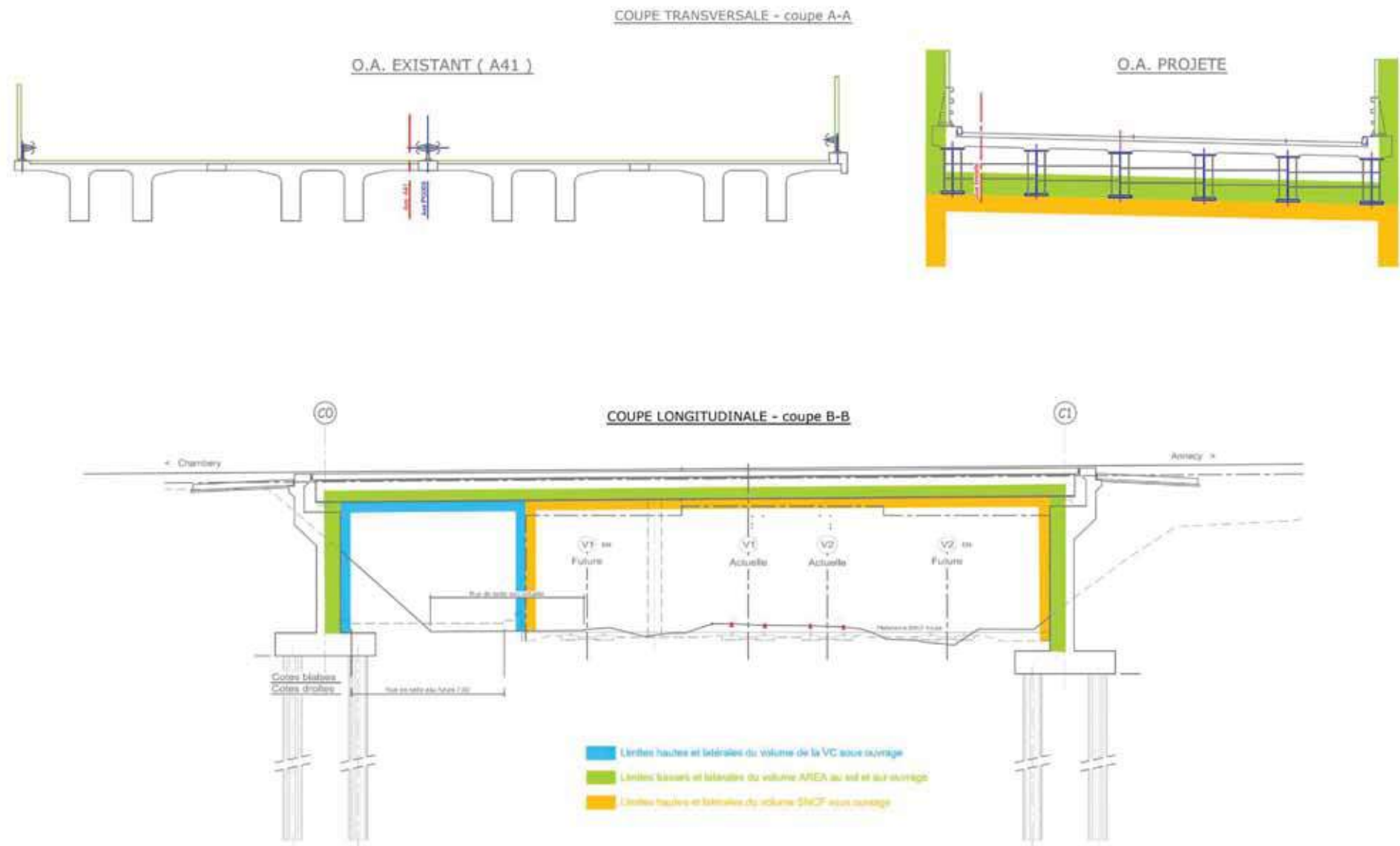


Figure 10 : Coupe de l'emplacement réservé volumétrique au droit de la voie ferrée existante (source Egis, novembre 2017)

○ Le long de la VRU

Le long de la VRU, les travaux ont lieu au droit du domaine public routier et ne nécessitent pas d'emplacement réservé au bénéfice d'AREA.

3.7. ESPACES BOISÉS CLASSÉS

Aucun Espace Boisé Classé (EBC) n'est impacté par le projet.

- En conséquence le projet est sans incidence sur les EBC actuellement définis au PLU de Chambéry.

3.8. MARGES DE REcul

La marge de recul est une limite d'implantation des constructions par rapport à la voie publique, parallèle à celle-ci.

Une marge de recul est présente sur le plan de zonage à proximité de certains secteurs de l'A41 et de la VRU.

- La présence d'une marge de recul vise à empêcher les constructions par rapport aux voies existantes. Elle n'empêche pas la réalisation du projet. La mise à jour de cette marge sera à réaliser par Chambéry Métropole dans le cadre de ses compétences en matière de PLU.

3.9. ESPACE PUBLIC À CRÉER, À AMÉNAGER OU À MODIFIER

Une zone d'espace public à créer, à aménager ou à modifier est également présente entre la partie sud de la bretelle du péage et le carrefour principal de la ZAC. Cet espace correspond aujourd'hui à de la voirie existante et regroupe l'Avenue des Landiers, la Rue de Belle Eau et l'Avenue de Villarcher.

- Cet espace va être réaménagé au droit d'une partie de l'avenue des Landiers et du rond-point de l'avenue de Villarcher qui va être reconfiguré. Cet espace restant public il n'y a pas d'incompatibilité.

3.10. PROTECTION DES BERGES

Des marges de recul pour protéger les berges, en relation avec le PPRI, sont présentes sur le plan de zonage au droit du projet. Cette prescription interdit toute construction nouvelle ou remblai dans un couloir de 10 m de large de part et d'autre des berges du cours d'eau afin de préserver les capacités d'écoulement et d'auto-régulation des cours d'eau.

- Sur la commune de Chambéry, le seul cours d'eau localisé au droit du projet est le ruisseau de Belle-Eau mais celui-ci est enterré (pas de berges). Le remplacement de la buse existante ne modifie pas les capacités d'écoulement et d'auto-régulation du ruisseau de belle eau.

3.11. ÉLÉMENTS DE VALEUR À PROTÉGER AU TITRE DE L'ARTICLE L151-9 DU CODE DE L'URBANISME

Aucun élément de valeur à protéger n'est situé dans le secteur concerné par les travaux sur la commune de Chambéry.

3.12. RÈGLEMENTS DE LOTISSEMENT (ARTICLE L442-13 DU CODE DE L'URBANISME)

Aucun lotissement n'est situé dans le secteur concerné par les travaux sur la commune de Chambéry.

3.13. PLANS D'AMÉNAGEMENT DE ZAC (ARTICLE L311-7 DU CODE DE L'URBANISME)

La commune de Chambéry ne comporte pas de Plan d'Aménagement de ZAC.

3.14. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU DOCUMENT D'URBANISME

Le PLU de la commune de Chambéry comporte une évaluation environnementale.

AREA a pris la décision de produire une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Chambéry sur la base de l'évaluation existante. Elle est présentée au chapitre 6.

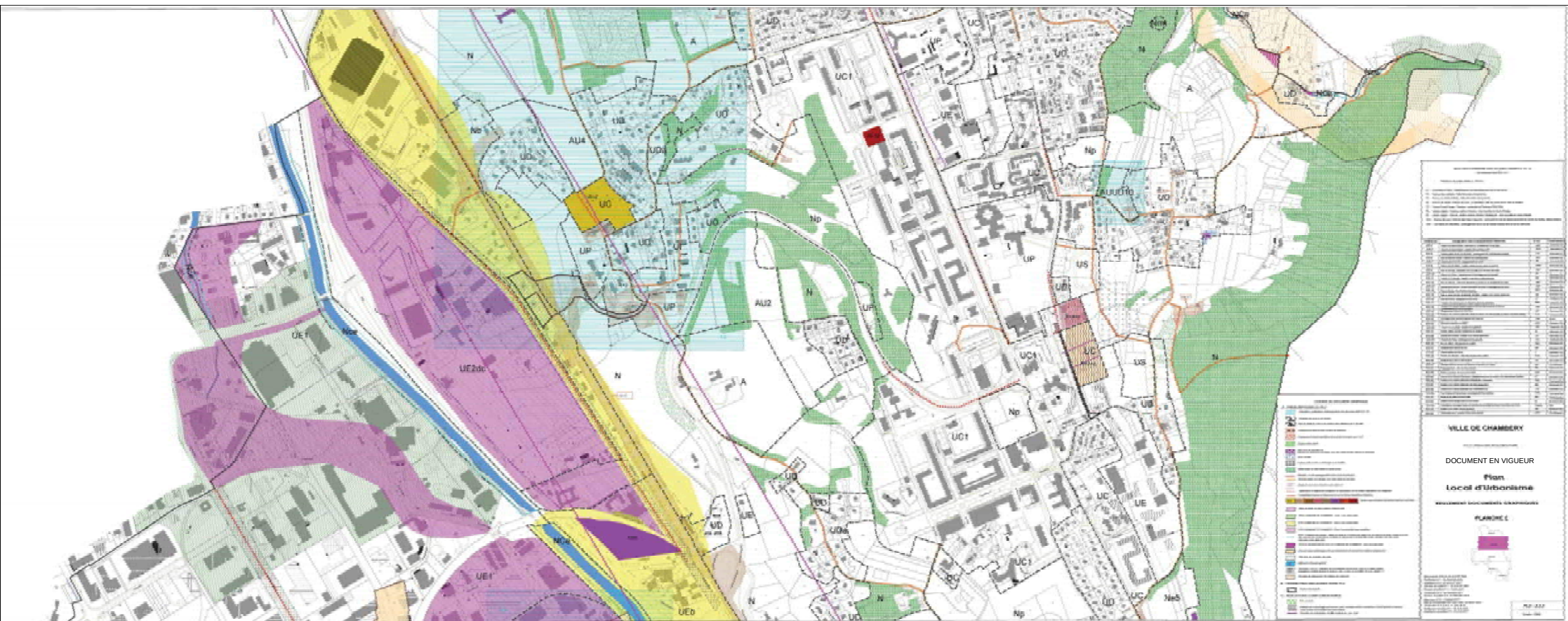
4. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE CHAMBÉRY

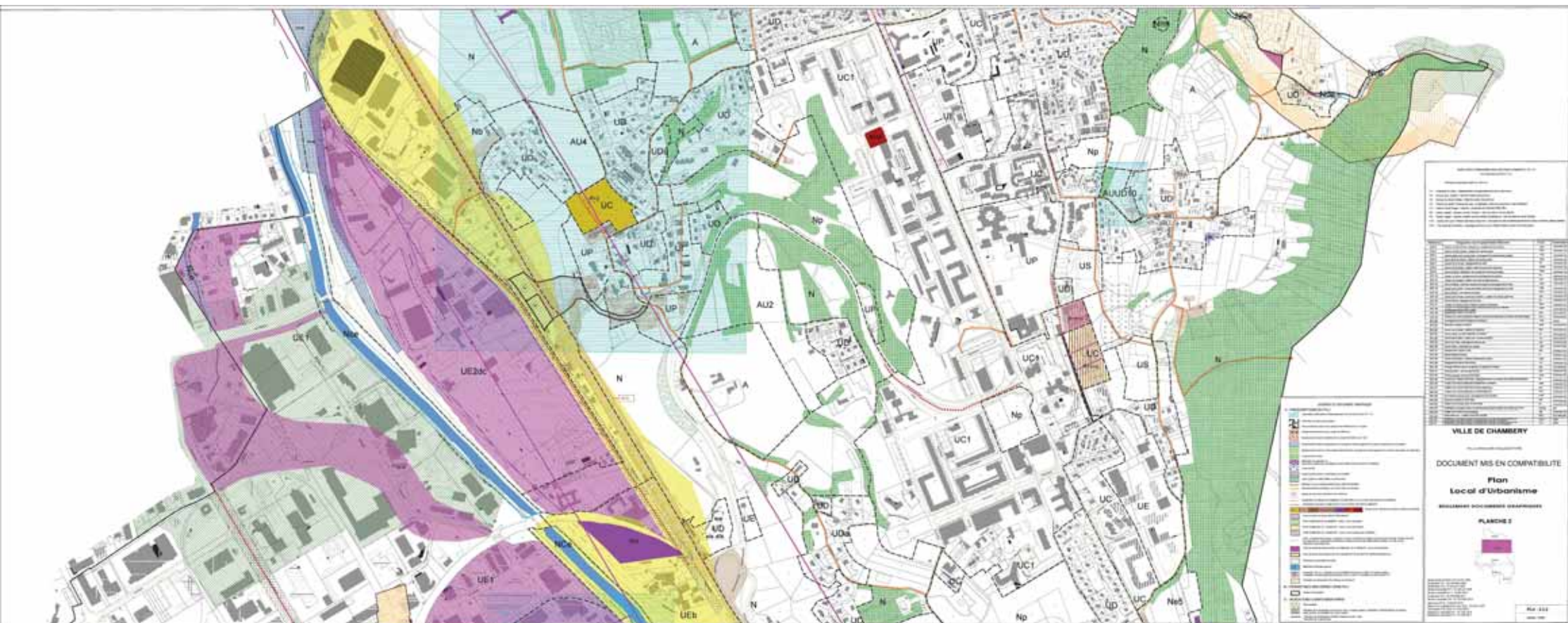
4.1. PLAN DE ZONAGE

Les planches ci-après présentent :

- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry avant la mise en compatibilité du PLU ;
- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry après la mise en compatibilité du PLU. Ces planches font apparaître l'emplacement réservé au projet.

Chaque planche est présentée dans sa version en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.





4.2. EXTRAITS DU RÈGLEMENT D'URBANISME

Les règlements des zonages UE et N sont concernés par la mise en compatibilité.

Seuls les extraits nécessitant d'être modifiés sont présentés dans les planches ci-après. Ils sont disposés en vis-à-vis dans leurs versions en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

Les modifications apportées pour la mise en compatibilité sont rédigées **en rouge**.

Zone UE – Avant mise en compatibilité**ARTICLE UE-1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES**

a) les constructions qui par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, ne respectent pas le caractère de la zone tel que défini ci-dessus ou sont de nature à porter atteinte soit au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales, soit à la salubrité ou à la sécurité publique.

b) les constructions à usage d'habitation, sauf les cas mentionnés à l'article UE.2-a.

c) les constructions à usage de commerce de détail dans la zone UE1 et dans le secteur UEc.

d) les constructions à usage de d'hébergement hôtelier dans la zone UE1 et dans la zone UE 5

e) En UE5, les constructions à usage de bureaux sauf dans le cas mentionné à l'article UE.2. j et les constructions à usage de commerce.

f) Dans les secteurs UE2dc et UE3dc, les constructions à usage commercial ne répondant pas aux conditions énoncées à l'article UE-2.c

g) Dans les zones UE, hors secteur UEI, UE2 hors secteur UE2dc et UE3 hors secteur UE3dc, les constructions à usage commercial ne répondant pas aux conditions énoncées à l'article UE-2.d

h) les constructions à usage artisanal dans la zone UE3, et le secteur UEc, sauf pour les cas visés à l'article UE-2-h.

i) les constructions à usage industriel dans la zone UE3 (y compris le secteur UE3dc) et dans le secteur UEc.

j) Les constructions nouvelles à usage industriel autres que l'extension ou l'adaptation des constructions existantes dans les zones UE2 (y compris secteur UE2dc) et UE4, sauf dans le secteur UE2a où seules les constructions à usage industriel soumises à autorisation au titre des installations classées sont interdites.

k) les constructions à usage culturel ou cultuel ainsi que la transformation pour ces usages des constructions existantes sauf dans le secteur UEb et dans le secteur EUI.

l) l'ouverture et l'exploitation de carrières.

Toutefois, les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires, ne sont pas concernés par cet article.

Zone UE – Après mise en compatibilité**ARTICLE UE-1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES**

a) les constructions qui par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, ne respectent pas le caractère de la zone tel que défini ci-dessus ou sont de nature à porter atteinte soit au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales, soit à la salubrité ou à la sécurité publique.

b) les constructions à usage d'habitation, sauf les cas mentionnés à l'article UE.2-a.

c) les constructions à usage de commerce de détail dans la zone UE1 et dans le secteur UEc.

d) les constructions à usage de d'hébergement hôtelier dans la zone UE1 et dans la zone UE 5

e) Dans les secteurs UE2dc et UE3dc, les constructions à usage commercial ne répondant pas aux conditions énoncées à l'article UE-2.c

f) En UE5, les constructions à usage de bureaux sauf dans le cas mentionné à l'article UE.2. j et les constructions à usage de commerce.

g) Dans les zones UE, UE2 hors secteur UE2dc et UE3 hors secteur UE3dc, les constructions à usage commercial ne répondant pas aux conditions énoncées à l'article UE-2.d

h) Dans les zones UE, hors secteur UEI, UE2 hors secteur UE2dc et UE3 hors secteur UE3dc, les constructions à usage commercial ne répondant pas aux conditions énoncées à l'article UE-2.d

i) les constructions à usage industriel dans la zone UE3 (y compris le secteur UE3dc) et dans le secteur UEc.

j) Les constructions nouvelles à usage industriel autres que l'extension ou l'adaptation des constructions existantes dans les zones UE2 (y compris secteur UE2dc) et UE4, sauf dans le secteur UE2a où seules les constructions à usage industriel soumises à autorisation au titre des installations classées sont interdites.

k) les constructions à usage culturel ou cultuel ainsi que la transformation pour ces usages des constructions existantes sauf dans le secteur UEb et dans le secteur EUI.

l) l'ouverture et l'exploitation de carrières.

Toutefois, les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires, ne sont pas concernés par cet article.

Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements, dépôts et les mesures en faveur de l'environnement nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires, ne sont pas concernés par cet article.

Zone UE – Avant mise en compatibilité**ARTICLE UE-2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS**

Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

- a) les constructions à usage d'habitation, à la condition qu'elles soient intégrées à la volumétrie des bâtiments d'activités et qu'elles soient nécessaires aux personnes dont la présence est nécessaire pour assurer la surveillance ou le gardiennage des établissements de la zone et dans la limite de 80 m² de surface de plancher et de 50 % de la surface de plancher affectée à l'activité.
- b) l'extension et le réaménagement d'habitations existantes à la condition de respecter les articles UE-3 à UE-15 et que l'extension n'excède pas 30 m² de surface de plancher.
- c) Dans les secteurs UE2dc et UE3dc, les constructions nouvelles ou l'aménagement d'un bâtiment existant à usage de commerce sont autorisés, à la condition que la surface de plancher soit supérieure à 400 m² ou que la surface de vente soit supérieure à 300 m². La modernisation et l'extension des commerces d'une surface de plancher inférieure à 400 m² ou d'une surface de vente inférieure à 300 m² sont autorisées, dans la limite de 10% de la surface de plancher ou de la surface de vente existante à la date de l'approbation de la modification n°1 du SCOT, le 14 décembre 2013.
- d) Dans les zones UE (hors zone UEI), UE2 (hors secteur UE2dc) et UE3 (hors secteur UE3dc), les constructions à usage de commerce sont autorisées, à la condition que la surface de plancher soit inférieure à 400 m² ou que la surface de vente soit inférieure à 300 m².
- e) les affouillements et exhaussements des sols, à condition qu'ils soient directement liés à la réalisation d'une construction autorisée.
- f) les foyers-logement de travailleurs, à condition qu'ils soient intégrés au lieu de vie de la zone et les foyers-logements liés à une activité autorisée dans la zone.
- g) l'aménagement des dépôts existants de véhicules usagés, à condition de prévoir des dispositions qui n'entraînent ni pollution des eaux, ni gêne visuelle ou sonore pour le voisinage.
- h) dans les secteurs UEc et UE3dc, les constructions à usage artisanal à la condition qu'elles s'intègrent dans la forme urbaine dominante et ne présentant pas de risque de nuisances.
- i) les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publiques (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.
- j) Dans la zone UE5, les constructions accueillant des bureaux à la condition que la surface dédiée aux bureaux ne représente pas plus de 50% de la surface de plancher de la construction (la surface restante étant destinée à l'activité artisanale, industrielle, entrepôt), ou à la condition qu'ils s'intègrent à un équipement d'intérêt collectif lié à la pratique sportive.

Zone UE – Après mise en compatibilité**ARTICLE UE-2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS**

Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

- a) les constructions à usage d'habitation, à la condition qu'elles soient intégrées à la volumétrie des bâtiments d'activités et qu'elles soient nécessaires aux personnes dont la présence est nécessaire pour assurer la surveillance ou le gardiennage des établissements de la zone et dans la limite de 80 m² de surface de plancher et de 50 % de la surface de plancher affectée à l'activité.
- b) l'extension et le réaménagement d'habitations existantes à la condition de respecter les articles UE-3 à UE-15 et que l'extension n'excède pas 30 m² de surface de plancher.
- c) Dans les secteurs UE2dc et UE3dc, les constructions nouvelles ou l'aménagement d'un bâtiment existant à usage de commerce sont autorisés, à la condition que la surface de plancher soit supérieure à 400 m² ou que la surface de vente soit supérieure à 300 m². La modernisation et l'extension des commerces d'une surface de plancher inférieure à 400 m² ou d'une surface de vente inférieure à 300 m² sont autorisées, dans la limite de 10% de la surface de plancher ou de la surface de vente existante à la date de l'approbation de la modification n°1 du SCOT, le 14 décembre 2013.
- d) Dans les zones UE (hors zone UEI), UE2 (hors secteur UE2dc) et UE3 (hors secteur UE3dc), les constructions à usage de commerce sont autorisées, à la condition que la surface de plancher soit inférieure à 400 m² ou que la surface de vente soit inférieure à 300 m².
- e) les affouillements et exhaussements des sols, à condition qu'ils soient directement liés à la réalisation d'une construction autorisée.
- f) les foyers-logement de travailleurs, à condition qu'ils soient intégrés au lieu de vie de la zone et les foyers-logements liés à une activité autorisée dans la zone.
- g) l'aménagement des dépôts existants de véhicules usagés, à condition de prévoir des dispositions qui n'entraînent ni pollution des eaux, ni gêne visuelle ou sonore pour le voisinage.
- h) dans les secteurs UEc et UE3dc, les constructions à usage artisanal à la condition qu'elles s'intègrent dans la forme urbaine dominante et ne présentant pas de risque de nuisances.
- i) les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publiques (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.
- j) Dans la zone UE5, les constructions accueillant des bureaux à la condition que la surface dédiée aux bureaux ne représente pas plus de 50% de la surface de plancher de la construction (la surface restante étant destinée à l'activité artisanale, industrielle, entrepôt), ou à la condition qu'ils s'intègrent à un équipement d'intérêt collectif lié à la pratique sportive.
- k) les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements, dépôts et les mesures en faveur de l'environnement nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet du réaménagement autoroutier du nœud de Chambéry, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publiques (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

Zone UE – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UE-6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

La hauteur des constructions s'apprécie par rapport au niveau du terrain naturel avant tous travaux.

1. Les constructions doivent respecter les alignements, les marges de reculement et les implantations imposées portées sur les documents graphiques. Dans le cas d'un recul de 35 m porté au document graphique, ce recul est ramené à 25 m pour les constructions destinées à un autre usage que l'habitation.

2. En l'absence d'indication portée sur les documents graphiques, les constructions doivent s'implanter à 5 mètres minimum de l'alignement ou de la limite se substituant à l'alignement.

Dans le secteur UE2a les constructions peuvent s'implanter à l'alignement.

3. Dans le secteur UEC, des dispositions différentes peuvent être admises dans le cas de la création de voies nouvelles.

4. L'ensemble de ces règles s'applique en tout point de la construction, en dehors des garde-corps, acrotères et débords de toit d'un mètre de profondeur maximum.

Pour les constructions existantes à la date de l'approbation de la modification n°6 du PLU, sont également exclus de l'application de la règle les escaliers extérieurs, balcons, bow-window, rampes et accès non fermés, d'un mètre de profondeur maximum.

5. Reculs par rapport à l'emprise ferroviaire

Les nouvelles constructions devront être implantées à une distance de 2 m minimum par rapport à l'emprise ferroviaire.

6. Ces dispositions peuvent ne pas être appliquées pour les constructions et ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt général et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Zone UE – Après mise en compatibilité

ARTICLE UE-6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

La hauteur des constructions s'apprécie par rapport au niveau du terrain naturel avant tous travaux.

1. Les constructions doivent respecter les alignements, les marges de reculement et les implantations imposées portées sur les documents graphiques. Dans le cas d'un recul de 35 m porté au document graphique, ce recul est ramené à 25 m pour les constructions destinées à un autre usage que l'habitation.

2. En l'absence d'indication portée sur les documents graphiques, les constructions doivent s'implanter à 5 mètres minimum de l'alignement ou de la limite se substituant à l'alignement.

Dans le secteur UE2a les constructions peuvent s'implanter à l'alignement.

3. Dans le secteur UEC, des dispositions différentes peuvent être admises dans le cas de la création de voies nouvelles.

4. L'ensemble de ces règles s'applique en tout point de la construction, en dehors des garde-corps, acrotères et débords de toit d'un mètre de profondeur maximum.

Pour les constructions existantes à la date de l'approbation de la modification n°6 du PLU, sont également exclus de l'application de la règle les escaliers extérieurs, balcons, bow-window, rampes et accès non fermés, d'un mètre de profondeur maximum.

5. Reculs par rapport à l'emprise ferroviaire

Les nouvelles constructions devront être implantées à une distance de 2 m minimum par rapport à l'emprise ferroviaire.

6. Ces dispositions peuvent ne pas être appliquées pour les constructions et ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt général et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry** dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets**.

Zone UE – Avant mise en compatibilité**ARTICLE UE-7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX LIMITES SEPARATIVES**

La hauteur des constructions s'apprécie par rapport au niveau du terrain naturel avant tous travaux.

1. Les constructions doivent être implantées à une distance minimum de 5 mètres de la limite séparative.

Les éléments techniques nécessaires à l'activité des constructions autorisées pourront être implantés à une distance minimum de 2 mètres de la limite séparative.

Dans le secteur UE2a les constructions peuvent s'implanter sur les limites séparatives. Dans le cas contraire, une distance de 4 m minimum comptée horizontalement entre tout point hors sol de la construction et la limite est exigée.

L'extension d'une construction existante située à moins de 5 m de la limite séparative peut être admise dans le prolongement de la construction existante.

2. En cas de construction mitoyenne existante, la construction peut être implantée en continuité sur les limites séparatives. La surélévation des bâtiments implantés sur les limites séparatives est autorisée.

3. L'ensemble de ces règles s'applique en tout point de la construction, en dehors des garde-corps, acrotères et débords de toit d'un mètre de profondeur maximum.

Pour les constructions existantes à la date de l'approbation de la modification n°6 du PLU, sont également exclus de l'application de la règle les escaliers extérieurs, rampes et accès non fermés, d'un mètre de profondeur maximum.

4. Ces dispositions peuvent ne pas être appliquées pour les constructions et ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt général et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Zone UE – Après mise en compatibilité**ARTICLE UE-7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX LIMITES SEPARATIVES**

La hauteur des constructions s'apprécie par rapport au niveau du terrain naturel avant tous travaux.

1. Les constructions doivent être implantées à une distance minimum de 5 mètres de la limite séparative.

Les éléments techniques nécessaires à l'activité des constructions autorisées pourront être implantés à une distance minimum de 2 mètres de la limite séparative.

Dans le secteur UE2a les constructions peuvent s'implanter sur les limites séparatives. Dans le cas contraire, une distance de 4 m minimum comptée horizontalement entre tout point hors sol de la construction et la limite est exigée.

L'extension d'une construction existante située à moins de 5 m de la limite séparative peut être admise dans le prolongement de la construction existante.

2. En cas de construction mitoyenne existante, la construction peut être implantée en continuité sur les limites séparatives. La surélévation des bâtiments implantés sur les limites séparatives est autorisée.

3. L'ensemble de ces règles s'applique en tout point de la construction, en dehors des garde-corps, acrotères et débords de toit d'un mètre de profondeur maximum.

Pour les constructions existantes à la date de l'approbation de la modification n°6 du PLU, sont également exclus de l'application de la règle les escaliers extérieurs, rampes et accès non fermés, d'un mètre de profondeur maximum.

4. Ces dispositions peuvent ne pas être appliquées pour les constructions et ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt général et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry** dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets**.

Zone UE – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UE-10 : HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

1. Définition de la hauteur

La hauteur est la plus grande dimension mesurée verticalement entre le niveau de la terrasse ou de l'égout de toiture et le sol naturel.

Ne sont pas comptés dans la hauteur d'une construction, les ouvrages indispensables et de faible emprise, tels que toitures, souches de cheminées ou de ventilation.

2. La hauteur exprimée en mètres

Sauf indication contraire portée sur les documents graphiques et dans le secteur UE2a, la hauteur des constructions à usage commercial et artisanal est limitée à 12 m.

Dans la zone UE3, les hauteurs sont portées sur les documents graphiques (hauteur en mètres).

3. Hauteur exprimée en niveaux

Le rez-de-chaussée (R) est pris comme le niveau d'un immeuble ou d'une partie fonctionnelle d'immeuble le plus proche de la partie aval du terrain naturel, avant tous travaux.

Sauf indication contraire portée sur les documents graphiques, dans les zones UE, UE1, UE2 sauf dans le secteur UE2a, UE4 et dans le secteur UE3dc, la hauteur des constructions ou parties de constructions à usage de bureau ne doit pas excéder R + 3 et pour le secteur UEc R + 4.

Dans le secteur UE2a la hauteur des constructions ne doit pas excéder R+6.

Cet article 10 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Zone UE – Après mise en compatibilité

ARTICLE UE-10 : HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

1. Définition de la hauteur

La hauteur est la plus grande dimension mesurée verticalement entre le niveau de la terrasse ou de l'égout de toiture et le sol naturel.

Ne sont pas comptés dans la hauteur d'une construction, les ouvrages indispensables et de faible emprise, tels que toitures, souches de cheminées ou de ventilation.

2. La hauteur exprimée en mètres

Sauf indication contraire portée sur les documents graphiques et dans le secteur UE2a, la hauteur des constructions à usage commercial et artisanal est limitée à 12 m.

Dans la zone UE3, les hauteurs sont portées sur les documents graphiques (hauteur en mètres).

3. Hauteur exprimée en niveaux

Le rez-de-chaussée (R) est pris comme le niveau d'un immeuble ou d'une partie fonctionnelle d'immeuble le plus proche de la partie aval du terrain naturel, avant tous travaux.

Sauf indication contraire portée sur les documents graphiques, dans les zones UE, UE1, UE2 sauf dans le secteur UE2a, UE4 et dans le secteur UE3dc, la hauteur des constructions ou parties de constructions à usage de bureau ne doit pas excéder R + 3 et pour le secteur UEc R + 4.

Dans le secteur UE2a la hauteur des constructions ne doit pas excéder R+6.

Cet article 10 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry** dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets**.

Zone UE – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UE-11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

Bâtiments

Les constructions doivent présenter un volume harmonieux et un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site ou des paysages.

Les façades devront présenter un aspect fini et soigné. Les matériaux utilisés devront être indiqués précisément ainsi que la colorimétrie proposée, à l'exception des bâtiments liés à la réalisation du projet ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Tenue des constructions

Les constructions, clôtures et terrains (même s'ils sont utilisés pour des dépôts) quelle qu'en soit la destination, doivent être aménagés et entretenus de telles manière que la propreté et l'aspect du secteur ne s'en trouvent pas altérés.

Clôtures

Les clôtures ne sont pas obligatoires, néanmoins elles peuvent être imposées dans le respect de la continuité du paysage urbain (exemple : dimensions, matériaux et coloris, alignement et reprise des hauteurs des clôtures avoisinantes).

Quand elles sont prévues, elles peuvent être constituées :

- soit de grilles de couleur verte, grise ou blanche, à mailles, rectangulaires ou carrées, implantées à même le sol ou fixées sur un muret de 15 cm de hauteur maximum.
- soit de haies vives sans limitation de hauteur autre que celles prévues dans le Code Civil
- les murs pleins en clôture sur rue sont prohibés en raison du respect de la perception et de l'ambiance de la rue.

La hauteur totale ne peut dépasser 2 mètres.

Les clôtures doivent être perméables pour permettre la libre circulation de la petite faune : des ouvertures de 10 cm de haut devront être ménagées, ponctuellement, à la base des clôtures.

Les clôtures ne devront pas gêner la visibilité le long des voiries, notamment aux carrefours, où elles ne doivent pas constituer un masque.

Les murs de protection acoustique sont autorisés s'ils sont en pierre apparente ou protégés par une haie.

Des dispositions différentes peuvent être prises dans les cas où l'activité exercée sur le terrain présente des nuisances ou de la gêne pour le voisinage.

Dans le cadre du projet ferroviaire Lyon-Turin des dispositions spécifiques définiront le choix des clôtures en fonction de la sécurité du chantier, des ouvrages et installations, et des mesures environnementales établies.

Zone UE – Après mise en compatibilité

ARTICLE UE-11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

Bâtiments

Les constructions doivent présenter un volume harmonieux et un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site ou des paysages.

Les façades devront présenter un aspect fini et soigné. Les matériaux utilisés devront être indiqués précisément ainsi que la colorimétrie proposée, à l'exception des bâtiments liés à la réalisation du projet ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry** dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets**.

Tenue des constructions

Les constructions, clôtures et terrains (même s'ils sont utilisés pour des dépôts) quelle qu'en soit la destination, doivent être aménagés et entretenus de telles manière que la propreté et l'aspect du secteur ne s'en trouvent pas altérés.

Clôtures

Les clôtures ne sont pas obligatoires, néanmoins elles peuvent être imposées dans le respect de la continuité du paysage urbain (exemple : dimensions, matériaux et coloris, alignement et reprise des hauteurs des clôtures avoisinantes).

Quand elles sont prévues, elles peuvent être constituées :

- soit de grilles de couleur verte, grise ou blanche, à mailles, rectangulaires ou carrées, implantées à même le sol ou fixées sur un muret de 15 cm de hauteur maximum.
- soit de haies vives sans limitation de hauteur autre que celles prévues dans le Code Civil
- les murs pleins en clôture sur rue sont prohibés en raison du respect de la perception et de l'ambiance de la rue.

La hauteur totale ne peut dépasser 2 mètres.

Les clôtures doivent être perméables pour permettre la libre circulation de la petite faune : des ouvertures de 10 cm de haut devront être ménagées, ponctuellement, à la base des clôtures.

Les clôtures ne devront pas gêner la visibilité le long des voiries, notamment aux carrefours, où elles ne doivent pas constituer un masque.

Les murs de protection acoustique sont autorisés s'ils sont en pierre apparente ou protégés par une haie.

Des dispositions différentes peuvent être prises dans les cas où l'activité exercée sur le terrain présente des nuisances ou de la gêne pour le voisinage.

Dans le cadre du projet ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry** des dispositions spécifiques définiront le choix des clôtures en fonction de la sécurité du chantier, des ouvrages et installations, et des mesures environnementales établies.

Enseignes

Les enseignes doivent être intégrées à l'architecture du bâtiment.

Les enseignes apposées à plat ou parallèlement à leur support, ne doivent pas dépasser les limites du mur qui les supporte, ni constituer par rapport à lui une saillie supérieure à 0,25 mètre.

Si des enseignes de type drapeau flottant sont prévues, elles seront constituées d'un mât unique dont la hauteur sera comprise entre 5 et 15 m.

Antennes

Les antennes y compris les paraboles, doivent être placées à l'intérieur des constructions ou de façon à ne pas faire saillie du volume bâti, sauf impossibilité technique. Elles doivent être intégrées de façon à en réduire l'impact, notamment lorsqu'elles sont vues depuis les voies ou les espaces publics.

Les pylônes doivent être étudiés de façon à être intégrés dans le paysage.

Cet article 11 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Enseignes

Les enseignes doivent être intégrées à l'architecture du bâtiment.

Les enseignes apposées à plat ou parallèlement à leur support, ne doivent pas dépasser les limites du mur qui les supporte, ni constituer par rapport à lui une saillie supérieure à 0,25 mètre.

Si des enseignes de type drapeau flottant sont prévues, elles seront constituées d'un mât unique dont la hauteur sera comprise entre 5 et 15 m.

Antennes

Les antennes y compris les paraboles, doivent être placées à l'intérieur des constructions ou de façon à ne pas faire saillie du volume bâti, sauf impossibilité technique. Elles doivent être intégrées de façon à en réduire l'impact, notamment lorsqu'elles sont vues depuis les voies ou les espaces publics.

Les pylônes doivent être étudiés de façon à être intégrés dans le paysage.

Cet article 11 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry** dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets**.

Zone N – sauf pour les secteurs Ne et Nr – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N-1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ET DEMOLITIONS INTERDITES

- a. les occupations et utilisations du sol non mentionnée à l'article N-2.
 - b. les constructions qui par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier sont de nature à porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, aux sites, ou aux perspectives sur les éléments du patrimoine bâti.
 - c. La démolition des constructions faisant l'objet d'une protection définie sur les documents graphiques.
 - d. Le changement de destination des constructions existantes dans le secteur Nd
 - e. Dans les zones humides délimitées dans les documents graphiques au titre de l'article L123-1-5-III-alinéa 2° du Code de l'Urbanisme, toute construction ou installation est interdite, à l'exception des aménagements permettant la découverte et l'entretien du milieu (chemin piéton, panneaux d'information, balises...).
- Les occupations ou utilisations du sol néfastes au caractère et à l'équilibre des zones humides, en particulier la mise en culture ou en boisement, ainsi que les interventions de toute nature contribuant à l'assèchement (drainage), à la mise en eau, au remblai (dépôt de matériaux) ou à l'imperméabilisation sont interdits, excepté lorsqu'ils sont menés dans le cadre d'une gestion écologique justifiée.
- Dans l'hypothèse où la réalisation d'un projet, qui ne trouve pas d'autre localisation possible, ne permettrait pas la conservation d'une zone humide existante, des mesures compensatoires seront exigées.
- f. Dans la zone Nrm, soumise aux risques miniers, toute occupation et utilisation du sol est interdite.
- Toutefois, les installations et ouvrages techniques, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publiques (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires, ne sont pas concernés par cet article.

Zone N – sauf pour les secteurs Ne et Nr – Après mise en compatibilité

ARTICLE N-1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ET DEMOLITIONS INTERDITES

- a. les occupations et utilisations du sol non mentionnée à l'article N-2.
 - b. les constructions qui par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier sont de nature à porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, aux sites, ou aux perspectives sur les éléments du patrimoine bâti.
 - c. La démolition des constructions faisant l'objet d'une protection définie sur les documents graphiques.
 - d. Le changement de destination des constructions existantes dans le secteur Nd
 - e. Dans les zones humides délimitées dans les documents graphiques au titre de l'article L123-1-5-III-alinéa 2° du Code de l'Urbanisme, toute construction ou installation est interdite, à l'exception des aménagements permettant la découverte et l'entretien du milieu (chemin piéton, panneaux d'information, balises...).
- Les occupations ou utilisations du sol néfastes au caractère et à l'équilibre des zones humides, en particulier la mise en culture ou en boisement, ainsi que les interventions de toute nature contribuant à l'assèchement (drainage), à la mise en eau, au remblai (dépôt de matériaux) ou à l'imperméabilisation sont interdits, excepté lorsqu'ils sont menés dans le cadre d'une gestion écologique justifiée.
- Dans l'hypothèse où la réalisation d'un projet, qui ne trouve pas d'autre localisation possible, ne permettrait pas la conservation d'une zone humide existante, des mesures compensatoires seront exigées.
- f. Dans la zone Nrm, soumise aux risques miniers, toute occupation et utilisation du sol est interdite.
- Toutefois, les installations et ouvrages techniques, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publiques (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires, ne sont pas concernés par cet article.

Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements, dépôts et les mesures en faveur de l'environnement nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires, ne sont pas concernés par cet article.

Zone N – sauf pour les secteurs Ne et Nr – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N-2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

À la condition qu'elles ne portent atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers, ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages :

- a. Les constructions nouvelles à usage d'habitation dans le secteur Nb.
- b. les affouillements et exhaussements du sol, à la condition qu'ils soient directement liés à la réalisation d'une construction autorisée ou pour les dépôts de déchets inertes, à la condition qu'ils fassent l'objet d'un traitement paysager.
- c. les travaux ou mouvements de sol, et à la condition qu'ils soient liés à des opérations de valorisation biologique d'intérêt général dans le secteur Nce.
- d. les modifications routières ou autoroutières et installations nécessaires à leur exploitation, et à la condition de faire l'objet de traitements appropriés, pour permettre leur meilleure intégration dans le site ou le paysage.
- e. l'aménagement des constructions existantes à usage d'habitation, ou leur extension sauf dans le secteur Nd, et à la condition que cette extension n'excède pas 50 % de la SURFACE DE PLANCHER existante à la date d'approbation de la présente révision.
- f. la transformation de bâtiments existants et leur extension mesurée pour de l'habitat, des équipements hôteliers ou pour des équipements nécessaires à la pratique des loisirs touristiques, à la condition que la structure du bâti le permette et en raison de leur intérêt architectural ou patrimonial.
- g. un garage par logement existant et à la condition que sa surface hors œuvre brute soit inférieure à 25 m².
- h. les piscines et à la condition qu'elles viennent en complément d'une construction existante.
- i. l'aménagement de terrain de camping et de caravanes ou d'aires de stationnement pour les gens du voyage et à la condition et qu'ils fassent l'objet d'un traitement paysager.
- j. les équipements et ouvrages publics ou d'intérêt collectif et à la condition qu'ils ne compromettent pas la vocation de la zone qu'ils s'intègrent dans le site ou le paysage et, dans le secteur Nce, qu'ils permettent le passage des piétons et deux roues le long des berges des cours d'eau et préservent le milieu naturel.
- k. dans le secteur Np, les constructions et installations à usage d'équipement à la condition qu'elles soient nécessaires à la pratique des loisirs ou à usage sportif.
- l. les abris pour jardins ou pour les animaux.
- m. les occupations et utilisations du sol à usage agricole ou liées à l'activité agricole ou forestière.

Zone N – sauf pour les secteurs Ne et Nr – Après mise en compatibilité

ARTICLE N-2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

À la condition qu'elles ne portent atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers, ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages :

- a. Les constructions nouvelles à usage d'habitation dans le secteur Nb.
- b. les affouillements et exhaussements du sol, à la condition qu'ils soient directement liés à la réalisation d'une construction autorisée ou pour les dépôts de déchets inertes, à la condition qu'ils fassent l'objet d'un traitement paysager.
- c. les travaux ou mouvements de sol, et à la condition qu'ils soient liés à des opérations de valorisation biologique d'intérêt général dans le secteur Nce.
- d. les modifications routières ou autoroutières et installations nécessaires à leur exploitation, et à la condition de faire l'objet de traitements appropriés, pour permettre leur meilleure intégration dans le site ou le paysage.
- e. l'aménagement des constructions existantes à usage d'habitation, ou leur extension sauf dans le secteur Nd, et à la condition que cette extension n'excède pas 50 % de la SURFACE DE PLANCHER existante à la date d'approbation de la présente révision.
- f. la transformation de bâtiments existants et leur extension mesurée pour de l'habitat, des équipements hôteliers ou pour des équipements nécessaires à la pratique des loisirs touristiques, à la condition que la structure du bâti le permette et en raison de leur intérêt architectural ou patrimonial.
- g. un garage par logement existant et à la condition que sa surface hors œuvre brute soit inférieure à 25 m².
- h. les piscines et à la condition qu'elles viennent en complément d'une construction existante.
- i. l'aménagement de terrain de camping et de caravanes ou d'aires de stationnement pour les gens du voyage et à la condition et qu'ils fassent l'objet d'un traitement paysager.
- j. les équipements et ouvrages publics ou d'intérêt collectif et à la condition qu'ils ne compromettent pas la vocation de la zone qu'ils s'intègrent dans le site ou le paysage et, dans le secteur Nce, qu'ils permettent le passage des piétons et deux roues le long des berges des cours d'eau et préservent le milieu naturel.
- k. dans le secteur Np, les constructions et installations à usage d'équipement à la condition qu'elles soient nécessaires à la pratique des loisirs ou à usage sportif.
- l. les abris pour jardins ou pour les animaux.
- m. les occupations et utilisations du sol à usage agricole ou liées à l'activité agricole ou forestière.

Réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux installations et ouvrages techniques liés à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre défini par la DUP (Déclaration d'utilité publique).

4 – Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Chambéry

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux installations et ouvrages techniques liés à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre défini par la DUP (Déclaration d'utilité publique).

Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements, dépôts et les mesures en faveur de l'environnement nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires, ne sont pas concernés par cet article.

Zone N – sauf pour les secteurs Ne et Nr – Avant mise en compatibilité**ARTICLE N-6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES**

Les constructions doivent respecter les marges de reculement et les alignements portés aux documents graphiques.

En l'absence d'indication sur les documents graphiques, les constructions doivent s'implanter à 5 m minimum de l'alignement ou de la limite se substituant à l'alignement dans le cas des voies privées. Le retrait peut ne pas être imposé pour les aménagements, transformations et extensions de bâtiments existants.

Les nouvelles constructions devront être implantées à une distance de 2 m minimum par rapport à l'emprise ferroviaire.

Ces conditions ne sont pas applicables aux ouvrages et équipements publics ou d'intérêt collectif et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

ARTICLE N-7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX LIMITES SEPARATIVES

1. Les constructions et installations techniques liées à la sécurité, aux différents réseaux (notamment les pylônes et constructions nécessaires au transport de l'électricité) et à la voirie, devront s'implanter à une distance minimale de 4 mètres de la limite séparative.

Pour les autres constructions, la distance comptée horizontalement de tout point de la construction au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points, sans être inférieure à 4 mètres.

2. L'implantation des constructions en limite séparative est autorisée.

3. Les constructions annexes et les constructions ou parties de construction à usage de stationnement peuvent être implantées sur les limites séparatives, à la condition que leur hauteur en limite n'excède pas 3 mètres.

4. L'ensemble de ces règles s'applique en tout point de la construction, en dehors des garde-corps, acrotères et débords de toit d'un mètre de profondeur maximum.

Pour les constructions existantes à la date de l'approbation de la modification n°6 du PLU, sont également exclus de l'application de la règle les escaliers extérieurs, rampes et accès non fermés, d'un mètre de profondeur maximum.

Cet article 7 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Zone N – sauf pour les secteurs Ne et Nr – Après mise en compatibilité**ARTICLE N-6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES**

Les constructions doivent respecter les marges de reculement et les alignements portés aux documents graphiques.

En l'absence d'indication sur les documents graphiques, les constructions doivent s'implanter à 5 m minimum de l'alignement ou de la limite se substituant à l'alignement dans le cas des voies privées. Le retrait peut ne pas être imposé pour les aménagements, transformations et extensions de bâtiments existants.

Les nouvelles constructions devront être implantées à une distance de 2 m minimum par rapport à l'emprise ferroviaire.

Ces conditions ne sont pas applicables aux ouvrages et équipements publics ou d'intérêt collectif et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier du nœud de Chambéry** dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets**.

ARTICLE N-7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX LIMITES SEPARATIVES

1. Les constructions et installations techniques liées à la sécurité, aux différents réseaux (notamment les pylônes et constructions nécessaires au transport de l'électricité) et à la voirie, devront s'implanter à une distance minimale de 4 mètres de la limite séparative.

Pour les autres constructions, la distance comptée horizontalement de tout point de la construction au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points, sans être inférieure à 4 mètres.

2. L'implantation des constructions en limite séparative est autorisée.

3. Les constructions annexes et les constructions ou parties de construction à usage de stationnement peuvent être implantées sur les limites séparatives, à la condition que leur hauteur en limite n'excède pas 3 mètres.

4. L'ensemble de ces règles s'applique en tout point de la construction, en dehors des garde-corps, acrotères et débords de toit d'un mètre de profondeur maximum.

Pour les constructions existantes à la date de l'approbation de la modification n°6 du PLU, sont également exclus de l'application de la règle les escaliers extérieurs, rampes et accès non fermés, d'un mètre de profondeur maximum.

Cet article 7 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier du nœud de Chambéry** dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets**.

Zone N – sauf pour les secteurs Ne et Nr – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N-10 : HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

1. Définition de la hauteur

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant avant tous travaux jusqu'à l'égout de toiture :

La hauteur des constructions doit être compatible avec le caractère de la zone.

2. La hauteur exprimée en niveaux

Le rez-de-chaussée (R) est pris comme le niveau d'un immeuble ou d'une partie fonctionnelle d'immeuble le plus proche de la partie aval du terrain naturel avant tous travaux.

La hauteur d'une construction à usage d'habitation ne doit pas excéder R + 1 + 1 niveau de combles.

3. La hauteur exprimée en mètres

Elle est sans objet pour les équipements et ouvrages publics ou d'intérêt collectif et pour les ouvrages et installations liés au projet ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique.

4. Combles

Les combles sont les volumes sous toiture pour lesquels l'arase supérieure de la sablière est située à une hauteur maximum de 0,40 m au-dessus de la dalle supérieure du dernier niveau autorisé à l'article N-10-2°. Tout volume ne répondant pas à cette définition n'est pas considéré comme comble.

Cet article 10 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Zone N – sauf pour les secteurs Ne et Nr – Après mise en compatibilité

ARTICLE N-10 : HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

1. Définition de la hauteur

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant avant tous travaux jusqu'à l'égout de toiture :

La hauteur des constructions doit être compatible avec le caractère de la zone.

2. La hauteur exprimée en niveaux

Le rez-de-chaussée (R) est pris comme le niveau d'un immeuble ou d'une partie fonctionnelle d'immeuble le plus proche de la partie aval du terrain naturel avant tous travaux.

La hauteur d'une construction à usage d'habitation ne doit pas excéder R + 1 + 1 niveau de combles.

3. La hauteur exprimée en mètres

Elle est sans objet pour les équipements et ouvrages publics ou d'intérêt collectif et pour les ouvrages et installations liés au projet ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier du nœud de Chambéry** dans le périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets**.

4. Combles

Les combles sont les volumes sous toiture pour lesquels l'arase supérieure de la sablière est située à une hauteur maximum de 0,40 m au-dessus de la dalle supérieure du dernier niveau autorisé à l'article N-10-2°. Tout volume ne répondant pas à cette définition n'est pas considéré comme comble.

Cet article 10 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier du nœud de Chambéry** dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets**.

Zone N – sauf pour les secteurs Ne et Nr – Avant mise en compatibilité**ARTICLE N-11 : ASPECT EXTERIEUR**

Les enrochements et murs cyclopéens sont interdits.

Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives environnementales, à l'exception des bâtiments liés à la réalisation du projet ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Toitures :

Pour les constructions à usage d'habitation, elles seront à 2 pans avec une pente comprise entre 70 et 100 %. La couleur est une variante de gris.

La pose de châssis de toiture et de capteurs solaires doit être particulièrement étudiée, notamment au regard de la trame des ouvertures de la façade, de la recherche d'une intégration dans le plan de la toiture et du respect de la couleur des matériaux, et éviter la multiplicité des dimensions et des implantations. Elle doit s'intégrer à l'architecture de l'édifice. Le changement de couleur du matériau de toiture pourra être imposé lors d'une réfection complète.

Couleur des parements extérieurs :

Pour toutes les constructions les teintes vives et le blanc franc sont à éviter.

Ces dispositions ne s'appliqueront pas aux bâtiments liés au projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin installés dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Les murs de protection acoustique sont autorisés s'ils sont traités qualitativement ou protégés par une haie.

Clôtures :

Les clôtures doivent s'intégrer dans le paysage.

La conception des clôtures et aménagements extérieurs peut être imposée dans le respect de la continuité du paysage urbain (exemple : dimensions, matériaux et coloris, alignement et reprise des hauteurs des clôtures avoisinantes).

La hauteur des clôtures, tant à l'alignement que sur les limites séparatives est limitée à 1,60 m avec un muret de 0,20 m maximum. Les murs pleins en clôture sur rue sont prohibés en raison du respect de la perception et de l'ambiance de la rue.

Néanmoins, la conservation, la remise en état ou le prolongement d'un mur de clôture existant d'une hauteur différente peut être imposé.

Les murs de protection acoustique sont autorisés s'ils sont en pierre apparente ou protégés par une haie.

Zone N – sauf pour les secteurs Ne et Nr – Avant mise en compatibilité**ARTICLE N-11 : ASPECT EXTERIEUR**

Les enrochements et murs cyclopéens sont interdits.

Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives environnementales, à l'exception des bâtiments liés à la réalisation du projet ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier du nœud de Chambéry** dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets**.

Toitures :

Pour les constructions à usage d'habitation, elles seront à 2 pans avec une pente comprise entre 70 et 100 %. La couleur est une variante de gris.

La pose de châssis de toiture et de capteurs solaires doit être particulièrement étudiée, notamment au regard de la trame des ouvertures de la façade, de la recherche d'une intégration dans le plan de la toiture et du respect de la couleur des matériaux, et éviter la multiplicité des dimensions et des implantations. Elle doit s'intégrer à l'architecture de l'édifice. Le changement de couleur du matériau de toiture pourra être imposé lors d'une réfection complète.

Couleur des parements extérieurs :

Pour toutes les constructions les teintes vives et le blanc franc sont à éviter.

Ces dispositions ne s'appliqueront pas aux bâtiments liés au projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier du nœud de Chambéry** installés dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets**.

Les murs de protection acoustique sont autorisés s'ils sont traités qualitativement ou protégés par une haie.

Clôtures :

Les clôtures doivent s'intégrer dans le paysage.

La conception des clôtures et aménagements extérieurs peut être imposée dans le respect de la continuité du paysage urbain (exemple : dimensions, matériaux et coloris, alignement et reprise des hauteurs des clôtures avoisinantes).

La hauteur des clôtures, tant à l'alignement que sur les limites séparatives est limitée à 1,60 m avec un muret de 0,20 m maximum. Les murs pleins en clôture sur rue sont prohibés en raison du respect de la perception et de l'ambiance de la rue.

Néanmoins, la conservation, la remise en état ou le prolongement d'un mur de clôture existant d'une hauteur différente peut être imposé.

Les murs de protection acoustique sont autorisés s'ils sont en pierre apparente ou protégés par une haie.

Ces clôtures ne doivent pas gêner la visibilité le long des voiries, notamment aux carrefours, où elles ne doivent pas constituer un masque.

Dans le cadre du projet ferroviaire Lyon-Turin des dispositions spécifiques définiront le choix des clôtures en fonction de la sécurité du chantier, des ouvrages et installations, et des mesures environnementales établies.

Les clôtures doivent être perméables pour permettre la libre circulation de la petite faune : des ouvertures de 10 cm de haut devront être ménagées, ponctuellement, à la base des clôtures.

Antennes :

Les antennes y compris les paraboles, doivent être placées à l'intérieur des constructions ou de façon à ne pas faire saillie du volume bâti, sauf impossibilité technique. Elles doivent être intégrées de façon à en réduire l'impact, notamment lorsqu'elles sont vues depuis les voies ou les espaces publics.

Les pylônes doivent être étudiés de façon à être intégrés dans le paysage.

Ces dispositions ne s'appliqueront pas aux bâtiments liés au projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin installés dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Cet article 11 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Ces clôtures ne doivent pas gêner la visibilité le long des voiries, notamment aux carrefours, où elles ne doivent pas constituer un masque.

Dans le cadre du projet ferroviaire Lyon-Turin et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry des dispositions spécifiques définiront le choix des clôtures en fonction de la sécurité du chantier, des ouvrages et installations, et des mesures environnementales établies.

Les clôtures doivent être perméables pour permettre la libre circulation de la petite faune : des ouvertures de 10 cm de haut devront être ménagées, ponctuellement, à la base des clôtures.

Antennes :

Les antennes y compris les paraboles, doivent être placées à l'intérieur des constructions ou de façon à ne pas faire saillie du volume bâti, sauf impossibilité technique. Elles doivent être intégrées de façon à en réduire l'impact, notamment lorsqu'elles sont vues depuis les voies ou les espaces publics.

Les pylônes doivent être étudiés de façon à être intégrés dans le paysage.

Ces dispositions ne s'appliqueront pas aux bâtiments liés au projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin et du réaménagement du nœud autoroutier du nœud de Chambéry installés dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique de chacun de ces projets.

Cet article 11 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin et du réaménagement du nœud autoroutier du nœud de Chambéry dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique de chacun de ces projets.

4.3. LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

Le tableau des emplacements réservés est indiqué dans le plan de zonage et dans une pièce spécifique. Il constitue également une pièce à part de ce PLU qu'il convient de modifier.

Les modifications apportées pour la mise en compatibilité sont rédigées **en rouge**.

Référence	Désignation	Surface m ²	Destinataire
ER.2	Chemin de Saint Ombre Extension du cimetière de Chy le Vieux	1 555	Commune Chy
ER.3	Chemin de Saint Ombre Création d'une voie de desserte et parking	2.410	Commune Chy
ER.4	Chemin piéton de la Combe Noire Prolongement du cheminement existant	1 129	Commune Chy
ER.5	Rue du Bois de Candie Création d'un parking public	7 632	Commune Chy
ER.7	Chemin de Grive Sac Elargissement de voirie	32	Commune Chy
ER.8	Chemin de Saint Ombre Création d'aires de jeux et de loisirs et parking public	12 050	Commune Chy
ER.9	Rue de Sonnaz Réalisation d'un ouvrage pour les eaux pluviales	1.950	Commune Chy
ER.10	Chemin Chiron : élargissement et aménagement de sécurité	90	Commune Chy
ER.11	Chemin du Champet Création aire de stationnement	125	Commune Chy
ER.12	Rue de Roberty Extension équipements publics et aménagement de voirie	1 888	Commune Chy
ER.13	Equipements publics : locaux associatifs Parking et aménagement de voirie	1 182	Commune Chy
ER.14	Rue du Bourg Voie d'accès et parking	2 610	Commune Chy
ER.15	Chemin de la Combe Verte/Ecole Vert Bois Création d'un chemin piétonnier	190	Commune Chy

Référence	Désignation	Surface m ²	Destinataire
ER.2	Chemin de Saint Ombre Extension du cimetière de Chy le Vieux	1 555	Commune Chy
ER.3	Chemin de Saint Ombre Création d'une voie de desserte et parking	2.410	Commune Chy
ER.4	Chemin piéton de la Combe Noire Prolongement du cheminement existant	1 129	Commune Chy
ER.5	Rue du Bois de Candie Création d'un parking public	7 632	Commune Chy
ER.7	Chemin de Grive Sac Elargissement de voirie	32	Commune Chy
ER.8	Chemin de Saint Ombre Création d'aires de jeux et de loisirs et parking public	12 050	Commune Chy
ER.9	Rue de Sonnaz Réalisation d'un ouvrage pour les eaux pluviales	1.950	Commune Chy
ER.10	Chemin Chiron : élargissement et aménagement de sécurité	90	Commune Chy
ER.11	Chemin du Champet Création aire de stationnement	125	Commune Chy
ER.12	Rue de Roberty Extension équipements publics et aménagement de voirie	1 888	Commune Chy
ER.13	Equipements publics : locaux associatifs Parking et aménagement de voirie	1 182	Commune Chy
ER.14	Rue du Bourg Voie d'accès et parking	2 610	Commune Chy
ER.15	Chemin de la Combe Verte/Ecole Vert Bois Création d'un chemin piétonnier	190	Commune Chy

Référence	Désignation	Surface m²	Destinataire
ER.16	Rue de la Brûle Elargissement de voirie	52	Commune Chy
ER.17	Création d'un parking pour le départ de parcours pédestres	3.244	Commune Chy
ER.18	Création d'un carrefour giratoire avenue d'Aix les Bains/route de St Saturnin et aménagement d'une piste cyclable	1.465	Commune Chy
ER.19	Elargissement chemin du Petit Feu (Bissy)	520	Commune Chy
ER.20	Création d'un chemin piétonnier reliant le chemin de Chantemerle au chemin des Perce Neige	2210	Commune Chy
ER.22	Albanne : rue Sainte Rose/fg Montmélian Aménagements hydroécologiques de l'Albanne	1 790	SICEC
ER.23	Extension cimetière de BISSY	6 034	Commune Chy
ER.24	Chemin de la Labiaz Création d'un giratoire	365	Commune Chy
ER.27	Chemin piéton rue des Treilles/Rue du Galibier	45	Commune Chy
ER.28	Chemin des Evettes Création d'un chemin piétonnier	114	Commune Chy
ER.29	Chemin Foray Aménagement de sécurité	216	Commune Chy
ER.30	Rue de Salins Equipement de quartier	1 400	Commune Chy
ER.31	Elargissement chemin du Glu	350	Commune Chy
ER.32	Chemin piéton les Monts	6	Commune Chy
ER.35	Chemin des Moulins Extension équipements publics	2210	Commune Chy
ER.36	Elargissement chemin des Moulins	115	Commune Chy
ER.40	Passage inférieur avenue de Bassens et carrefour de Joppet	566	CHY METROPOLE

Référence	Désignation	Surface m²	Destinataire
ER.16	Rue de la Brûle Elargissement de voirie	52	Commune Chy
ER.17	Création d'un parking pour le départ de parcours pédestres	3.244	Commune Chy
ER.18	Création d'un carrefour giratoire avenue d'Aix les Bains/route de St Saturnin et aménagement d'une piste cyclable	1.465	Commune Chy
ER.19	Elargissement chemin du Petit Feu (Bissy)	520	Commune Chy
ER.20	Création d'un chemin piétonnier reliant le chemin de Chantemerle au chemin des Perce Neige	2210	Commune Chy
ER.22	Albanne : rue Sainte Rose/fg Montmélian Aménagements hydroécologiques de l'Albanne	1 790	SICEC
ER.23	Extension cimetière de BISSY	6 034	Commune Chy
ER.24	Chemin de la Labiaz Création d'un giratoire	365	Commune Chy
ER.27	Chemin piéton rue des Treilles/Rue du Galibier	45	Commune Chy
ER.28	Chemin des Evettes Création d'un chemin piétonnier	114	Commune Chy
ER.29	Chemin Foray Aménagement de sécurité	216	Commune Chy
ER.30	Rue de Salins Equipement de quartier	1 400	Commune Chy
ER.31	Elargissement chemin du Glu	350	Commune Chy
ER.32	Chemin piéton les Monts	6	Commune Chy
ER.35	Chemin des Moulins Extension équipements publics	2210	Commune Chy
ER.36	Elargissement chemin des Moulins	115	Commune Chy
ER.40	Passage inférieur avenue de Bassens et carrefour de Joppet	566	CHY METROPOLE

Référence	Désignation	Surface m ²	Destinataire
ER.41	Faubourg Nézin (aire de retournement)	250	Commune Chy
ER.43	Parking paysager Faubourg Montmélian	4 165	Commune Chy
ER.45	Avenue de la Grande Chartreuse Elargissement pour la création d'un cheminement piéton	50	Commune Chy
ER.46	Création d'un chemin piétonnier St-Martin/les Charmettes	2 585	Commune Chy
ER.47	Création d'un chemin piétonnier les Charmettes Nord	859	Commune Chy
ER.48	Création d'un chemin piétonnier les Charmettes Sud	1 147	Commune Chy
ER.49	Rue Charles et Patrice Buet Aménagement d'un carrefour d'accès	2185	Commune Chy
ER.50	Desserte de l'allée du Mont Grêle	205	Commune Chy
ER.52	Création d'une frange verte rue des écoles	62	Commune Chy
ER.53	Installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin	284 596	RFF
ER.54	Création d'un trottoir rue de Montagny	185	Commune Chambéry
ER.55	Fontanettes Nord : création d'une voirie d'accès	5 753	Chambéry Métropole

Référence	Désignation	Surface m ²	Destinataire
ER.41	Faubourg Nézin (aire de retournement)	250	Commune Chy
ER.43	Parking paysager Faubourg Montmélian	4 165	Commune Chy
ER.45	Avenue de la Grande Chartreuse Elargissement pour la création d'un cheminement piéton	50	Commune Chy
ER.46	Création d'un chemin piétonnier St-Martin/les Charmettes	2 585	Commune Chy
ER.47	Création d'un chemin piétonnier les Charmettes Nord	859	Commune Chy
ER.48	Création d'un chemin piétonnier les Charmettes Sud	1 147	Commune Chy
ER.49	Rue Charles et Patrice Buet Aménagement d'un carrefour d'accès	2185	Commune Chy
ER.50	Desserte de l'allée du Mont Grêle	205	Commune Chy
ER.52	Création d'une frange verte rue des écoles	62	Commune Chy
ER.53	Installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin	284 596	RFF
ER.54	Création d'un trottoir rue de Montagny	185	Commune Chambéry
ER.55	Fontanettes Nord : création d'une voirie d'accès	5 753	Chambéry Métropole

ER 56	Installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry (emplacements réservés classiques)	139 527	AREA
ER 57	Installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry (emplacements réservés volumétriques)	2 279	AREA

5. COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNÉS AUX ARTICLES L.131-4 ET L.131-5 DU CODE DE L'URBANISME

Conformément aux articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme :

« Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu ainsi que les cartes communales sont compatibles avec :

- 1° Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L.141-1 ;
 - 2° Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n°83-8 du 7 janvier 1983 ;
 - 3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L.1214-1 du code des transports ;
 - 4° Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L.302-1 du code de la construction et de l'habitation ;
 - 5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports conformément à l'article L.112-4.
- Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu prennent en compte le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L.229-26 du code de l'environnement. »

Le territoire de Chambéry est concerné par :

- Le SCOT Métropole Savoie, approuvé le 21 juin 2005. Sa modification n°1 a été approuvée le 14 décembre 2013. Il a fait l'objet d'une procédure de déclaration de projet n°1 valant mise en compatibilité en date du 17/12/2016. La révision générale du SCOT a été prescrite en date du 25/03/2017 ;
- Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de Chambéry Métropole, adopté en 2004 ;
- Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de l'agglomération chambérienne 2014/2019, adopté le 19/12/2013 ;
- Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'Aéroport de Chambéry, approuvé le 31/07/2009 ;
- Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) Rhône-Alpes, approuvé le 17/04/2014.

5.1. SCOT MÉTROPOLE SAVOIE

Le dossier du SCOT comporte trois parties :

- Un rapport de présentation, qui établit un diagnostic, analyse l'état initial de l'environnement et évalue les besoins du territoire ;
- Un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), qui expose les grands choix stratégiques retenus ;
- Un Document d'Orientations et d'Objectif (DOO), qui rassemble les prescriptions opposables et préconisations permettant la mise en œuvre des objectifs annoncés dans le PADD.

○ Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le SCOT insiste surtout sur le développement de l'usage des transports collectifs et des autres modes alternatifs à la voiture (p87) :

■ **Un nouveau parking de covoiturage va être construit. L'accès se fera à proximité de la rue Denis Papin et de l'arrêt de bus « Emmaüs » sur la ligne 5 (environ 200 mètres). Cette ligne relie le centre de la Motte-Servolex au centre de Chambéry.**

La Voie Rapide Urbaine constitue une véritable épine dorsale autour de laquelle s'organise tout le réseau routier de l'agglomération chambérienne. Il convient donc d'améliorer les accès à cette voie pour y canaliser d'avantage le trafic (p88) :

■ **Bien que le projet ne figure pas au SCOT, une de ses finalités est bien de fluidifier et d'améliorer le trafic sur la VRU.**

D'une façon générale et systématique, les secteurs inventoriés dans le cadre du chapitre relatif à « l'état initial de l'environnement » (ZNIEFF, Natura 2000, arrêtés de biotopes...) sont pris en compte par le SCOT qui participera ainsi à leur protection. La ZNIEFF de type 1 dite du « Pré Lombard » à la Motte-Servolex, dont une partie importante a été drainée et plantée en maïs, a en fait vocation à retourner dans son état initial de zone humide, perspective très cohérente avec la « renaturation » de la Lysse et le « méandrage » du ruisseau des Marais prévus au contrat de bassin versant du lac du Bourget (p94) :

■ **Sur la carte « Équilibre Développement / Protection » du PADD, cette ZNIEFF est en espace naturel à protéger à l'exception de la zone où sera situé le projet qui est un pôle préférentiel d'urbanisation à dominantes d'activités sur le secteur des Épinettes. Le projet respecte donc les préconisations du SCOT.**

Dans certains secteurs sensibles sur le plan paysager, l'insertion des projets d'urbanisation doit être spécialement soignée dans deux cas principaux ; soit pour minimiser leur impact sur le paysage à dominante naturelle, soit pour optimiser leur « greffe » sur les parties actuellement urbanisées, notamment auprès des villages et hameaux existants (p94) :

■ **Le seul espace à protéger figurant dans le SCOT est une zone à enjeu paysager entre le Carré et l'A41, des mesures paysagères sont intégrées à la réalisation du projet.**

Document d'Orientations Générales (DOG)

Le DOG prévoit un développement maîtrisé des secteurs mal desservis ou non desservis par les transports collectifs. Ces secteurs seront le siège d'un développement maîtrisé afin d'éviter une explosion des déplacements en voiture individuelle (p115) :

- Le projet n'a pas vocation à développer le transport individuel mais à fluidifier le trafic. Un nouveau parking de covoiturage sera accessible depuis une desserte locale (rue Denis Papin).

Les projets routiers prévus au SCOT sont tous d'une certaine ampleur. D'autres projets de moindre envergure pourront être prévus par les collectivités si, dans leur finalité, ils ne sont pas contraires à ceux qui figurent au SCOT et s'ils ne vont pas à l'encontre des objectifs généraux de développement des transports collectifs. (p115)

- Le réaménagement du nœud de Chambéry est un projet non prévu au SCOT. Il n'est pas contraire à ceux indiqués dans le SCOT et n'a pas vocation à développer le transport individuel mais à fluidifier le trafic.

Les orientations du DOG concernant les espaces à protéger pour des motifs agricoles et/ou paysagers sont les suivants. Les secteurs correspondants sur la carte ne sont pas délimités au sens de l'article R. 122-3 du Code de l'urbanisme car leurs limites sont volontairement floues, rendant impossible l'identification précise des parcelles concernées. La délimitation précise de ces secteurs à protéger se fera par l'intermédiaire des PLU ou des cartes communales. Elle laisse aux communes ou EPCI compétents une marge d'interprétation pour l'adaptation des limites au terrain. (p121)

- Le seul espace à protéger figurant dans le SCOT est une zone à enjeu paysager entre le Carré et l'A41. Aucune protection n'est indiquée dans le PLU pour ce secteur. De plus, des mesures paysagères sont intégrées à la réalisation du projet.

Le SCOT indique également que les dispositions prescriptives des espaces paysagers à enjeux agricoles (ce qui est le cas de la zone du Carré) sont la non constructibilité du secteur sauf pour un usage agricole ou des services publics ou collectifs.

- Il n'y a pas d'incompatibilité puisque le projet rentre dans le cadre du service public.

Les présentes prescriptions concernant ces espaces n'ont pas d'incidence sur les projets d'infrastructures sachant que les études concernant ces dernières intègrent des études d'environnement, d'insertion paysagère, des études d'impact et la définition des mesures de compensations pour minimiser les impacts sur l'environnement, les paysages et l'agriculture. (p122)

- L'étude d'impact (Cf. Pièce E) définit effectivement l'ensemble des mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet.

Pour toutes ces raisons, le projet est compatible avec le SCOT de Métropole Savoie.

- La mise en compatibilité du PLU de Chambéry avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le SCOT de Métropole Savoie.

5.2. PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN DE CHAMBÉRY MÉTROPOLÉ

Adopté en 2004, le plan de déplacements urbains (PDU) de Chambéry Métropole exprime l'engagement sur des enjeux essentiels en matière de transports et d'urbanisation.

Le PDU traduit le besoin d'anticiper les évolutions futures en tenant compte des impératifs de santé publique et de protection de l'environnement. Ses enjeux sont :

- Préserver la qualité et l'attractivité de l'agglomération, de la ville centre comme des autres communes ;
- Satisfaire les besoins de mobilité de l'ensemble de la population, tout en diminuant la dépendance à la voiture ;
- Mettre en cohérence l'urbanisation et les possibilités de desserte des transports en commun.

Le PDU a défini 3 grands axes d'action :

- Renforcer les transports en commun : une amélioration de l'offre qui passe par la restructuration de réseau et l'aménagement de voiries pour les bus ;
- Développer les circulations douces (vélo, marche à pied) ;
- Créer des services à la mobilité.

Plus spécifiquement, les actions sur la voirie et la circulation sont :

- Prendre systématiquement en compte les circulations bus et douces dans les projets de nouvelle voirie ou de rénovation ;
- Créer de véritables axes urbains, dédiés aux transports en commun, si possible bidirectionnels ;
- Développer l'usage des transports en commun, du vélo et du covoiturage.

- Le projet n'a pas vocation à développer le transport individuel mais à fluidifier le trafic. Un nouveau parking de covoiturage sera accessible depuis la rue Denis Papin et de l'arrêt de bus « Emmaüs » sur la ligne 5 (à environ 200 mètres). Cette ligne relie le centre de la Motte-Servolex au centre de Chambéry.

- La mise en compatibilité du PLU de Chambéry avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le plan de déplacements urbains (PDU) de Chambéry Métropole.

5.3. PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT DE L'AGGLOMÉRATION CHAMBÉRIENNE

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) a été adopté le 19 décembre 2013. Il fixe une feuille de route pour 6 ans, de 2014 à 2019.

Il définit le développement souhaitable de l'offre de logements sur le territoire à travers 3 orientations et 20 actions. Les objectifs sont de construire près de 900 logements nouveaux chaque année, travailler sur l'aménagement de nouveaux quartiers aux côtés des communes, mais aussi rénover le parc de logements existant et accompagner les parcours de logements des habitants.

- **Uniquement routier, le projet n'a pas de lien avec les orientations et les actions du PLH. Il est donc compatible avec ce plan.**

- *La mise en compatibilité du PLU de Chambéry avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le Programme Local de l'Habitat de l'agglomération chambérienne.*

5.4. PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AÉRODROME DE CHAMBÉRY

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Chambéry a été approuvé le 31 juillet 2009. C'est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Le PEB vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances.

Il anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne.

Il comprend un rapport de présentation et une carte à l'échelle du 1/25 000 qui indique les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A, B, C, ou D (de la plus forte exposition à la moins forte).

Seule une partie du projet au droit du péage et de la VRU Nord est inscrit dans le PEB en zone D (LDEN 50). Dans cette zone, la construction d'un nouvel équipement public ou l'intervention sur l'existant sont autorisés sous réserve d'une protection phonique et de l'information des futurs occupants.

- **À l'intérieur de la zone D du PEB, aucune habitation n'est concernée par le projet. Par ailleurs, l'étude d'impact réalisée permet de définir les mesures acoustiques nécessaires vis-à-vis des populations par rapport au réaménagement de l'infrastructure.**

- *La mise en compatibilité du PLU de Chambéry avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Chambéry.*

5.5. SCHÉMA RÉGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ÉNERGIE RHÔNE-ALPES

Le SRCAE Rhône-Alpes a été approuvé le 17 avril 2014. Cette approbation marque l'entrée dans la phase de la mise en œuvre de ses objectifs et de ses orientations pour une durée de 5 ans.

Il détermine :

- Les orientations permettant d'atténuer les effets du changement climatique et de s'y adapter ;
- Les orientations permettant de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ;
- Les objectifs qualitatifs et quantitatifs à atteindre en matière d'économie d'énergie, d'efficacité énergétique et de développement des énergies renouvelables aux horizons 2020 et 2050.

Les orientations concernant l'urbanisme et le transport sont :

- L'intégration des dimensions Air et Climat dans l'aménagement du territoire (orienter les choix de développement dans des zones relativement denses et équipées de services) ;
- L'intégration dans l'aménagement urbain des préoccupations de sobriété énergétique, de qualité de l'air et de lutte contre les îlots de chaleur (limiter les consommations énergétiques, les émissions polluantes et les GES des aménagements) ;
- La densification de l'urbanisation autour des pôles d'échanges.

- **Avec les hypothèses de trafic prises en compte, le réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, à l'horizon 2040, n'aurait pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude. L'étude des effets sur la qualité de l'air montre une diminution globale et modérée des concentrations des polluants étudiés avec la réalisation du projet.**

- *La mise en compatibilité du PLU de Chambéry avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le SRCAE Rhône-Alpes.*

6. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme est soumise à une demande d'examen au cas par cas. Indépendamment du résultat de cette demande, AREA a pris la décision de produire cette évaluation environnementale dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Chambéry.

Le contexte législatif et réglementaire, ainsi que le contenu de cette évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme est précisé ci-après.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité doit permettre d'apprécier si l'équilibre entre l'aménagement urbain et la préservation, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, tel qu'il a été évalué dans le PLU, est modifié par la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

Pour mémoire, le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry n'a d'incidence significative sur aucun site Natura 2000 ni sur aucun Espace Boisé Classé (EBC) ou élément de valeur à protéger au titre de l'article L.151-9 du code de l'urbanisme.

La présente évaluation environnementale montre que la mise en compatibilité liée au projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

6.1. CADRE RÉGLEMENTAIRE

● Documents soumis à évaluation environnementale

L'article L.104-2 du code de l'urbanisme soumet à évaluation environnementale certains documents d'urbanisme, en particulier les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) « *qui sont susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement [...] compte tenu notamment de la superficie du territoire auquel ils s'appliquent, de la nature et de l'importance des travaux et aménagements qu'ils autorisent et de la sensibilité du milieu dans lequel ceux-ci doivent être réalisés* ».

Le même article précise également que, sauf en cas d'absence d'effets notables sur l'environnement, « *les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L.104-1 et L.104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration* ».

● Conditions d'application pour les plans locaux d'urbanisme

Les articles R.104-8 à R.104-14 du code de l'urbanisme précisent les conditions d'application des articles L.104-1 et L.104-2 du code de l'urbanisme.

À ce titre nous rappellerons pour mémoire l'article R.104-8 :

« *Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :*

1° De leur élaboration, de leur révision ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement [...];

2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

3° De leur mise en compatibilité dans le cadre d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1, si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement. »

● Contenu du rapport environnemental

L'article R.104-2 du code de l'urbanisme précise que « *L'évaluation environnementale effectuée à l'occasion d'une évolution du document d'urbanisme prend la forme soit d'une nouvelle évaluation environnementale, soit d'une actualisation de l'évaluation environnementale qui a déjà été réalisée.* »

Les articles R.104-18 à R.104-20 définissent le contenu du rapport environnemental.

Celui doit comprendre :

« *1° Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L.122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;*

2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;

3° Une analyse exposant :

a) Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

b) Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L.414-4 ;

4°) L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;

5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

6° La définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

7° Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée. »

Il est précisé que le rapport est proportionné à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée, et peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents.

Une évaluation environnementale liée à la procédure de mise en compatibilité est donc requise afin de démontrer que le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur l'environnement.

6.2. CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le PLU de Chambéry ne comporte pas d'évaluation environnementale au sens des articles R.104-18 à R.104-20 du code de l'urbanisme mais il comporte néanmoins dans son rapport de présentation une partie (la quatrième) intitulée : « Les incidences des orientations du plan sur l'environnement et les mesures mises en œuvre pour sa préservation et sa mise en valeur ».

Ce chapitre décrit par thème (milieu naturel, activité agricole, etc.) les incidences sur l'environnement ainsi que les modalités prévues pour préserver et mettre en valeur l'environnement par rapport au PLU.

L'évaluation environnementale réalisée va reprendre ainsi synthétiquement l'ensemble des éléments indiqués dans ce chapitre du rapport de présentation et évaluer l'impact et les mesures du projet vis-à-vis de cette analyse existante.

Pour indication et rappel, l'étude d'impact réalisée pour le projet du réaménagement du nœud de Chambéry donne les indications suivantes :

- Un état initial de l'environnement ;
- Les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution ;
- Une présentation des impacts et des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables sur l'environnement ;
- Un résumé non technique.

6.3. ANALYSE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le tableau suivant permet d'analyser les impacts du projet sur l'étude des incidences des orientations du PLU sur l'environnement et de la prise en compte de mesures de préservation et de mise en valeur.

Thèmes	État initial	Incidences sur l'environnement	Préservation et mise en valeur	Analyse vis-à-vis du projet de réaménagement autoroutier de Chambéry
MILIEU NATUREL				
Les espaces naturels	Aucun périmètre de protection relatif au patrimoine naturel Sept secteurs recensés par le diagnostic comme étant d'intérêt écologique dont la ripisylve de la Leysse et la roselière du ruisseau de Belle-Eau	Les zones d'urbanisation future du PLU sont situées en dehors des zones écologiquement sensibles citées ci-dessus, mais aussi des parcs publics urbains. La réalisation d'équipements dans ces zones sera limitée, et devra répondre à la vocation récréative de ces espaces.	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) prend en compte la préservation et la valorisation des espaces naturels, avec deux objectifs principaux : - Offrir une meilleure accessibilité et maintenir la qualité des espaces naturels - Recenser les besoins en aménagements publics urbains qualitatifs à réaliser De plus, la volonté de maintenir les exploitations agricoles viables sur le territoire communal participe à l'entretien de ces espaces naturels. Au <u>niveau réglementaire</u>, la préservation des grands ensembles naturels est assurée puisque ces secteurs sont classés en zone N. La protection des boisements se traduit par le classement en EBC. De plus certaines haies sont protégées dans les secteurs agricoles (A). Certains parcs privés et publics significatifs font aussi l'objet d'un classement.	Le projet n'impacte pas la ripisylve de la Leysse et les travaux aux abords du ruisseau de Belle-Eau sont localisés en aval de la roselière donc sans incidence sur cet habitat d'intérêt. De plus, le projet n'impacte aucun EBC. Concernant le secteur du projet situé en zone N, au droit de la nouvelle bretelle vers Annecy, cet infrastructure sera collée à l'autoroute A41, déjà située en zone N sur le plan. L'incidence du projet est donc non significative sur la prise en compte de l'environnement par le PLU.
Le réseau hydrographique	Une qualité hydrobiologique et physique des cours d'eau chambériens qui reste à améliorer (pollutions accidentelles fréquentes), même si on note une bonne qualité physico-chimique Les projets de renaturation et d'optimisation hydroécologique en cours ont pour objectifs, l'amélioration de la qualité de l'eau, la préservation et la restauration des milieux de vie aquatique	-	Le PADD rappelle qu'un programme de renaturation de la Leysse et de l'Albanne est actuellement en cours de réalisation afin d'opérer une reconquête des berges. Plusieurs objectifs sont visés : - Développer une présence végétale forte dans le cadre urbain dense des berges de la Leysse, - Remodeler et « paysager » par plantations et gradins végétalisés les parties rectilignes des rives de l'Albanne, pour favoriser notamment la vie aquatique, - Créer des cheminements de circulations douces sur des portions de berges jusqu'ici peu accessibles Au <u>niveau réglementaire</u>, les berges des cours d'eau font l'objet d'une protection et sont classées en zone NCe. C'est une zone naturelle, correspondant aux berges et aux terrains situés à proximité immédiate des cours d'eaux, à protéger en raison de la qualité des sites, des paysages et des milieux naturels, notamment du point de vue esthétique et écologique. Les parcelles supportant des zones humides sont localisées dans des zones N ou A au PLU et sont, de fait, partiellement protégées. Des secteurs « zone humide » ont été créés au titre du L123-1-5-III-alinéa 2° du code de l'urbanisme afin de localiser plus finement ces zones. Ces secteurs sont assortis de prescriptions énoncées dans le règlement du PLU.	Sur la commune de Chambéry, le seul cours d'eau localisé au droit du projet est le ruisseau de Belle-Eau mais celui-ci est enterré dans ce secteur et n'est pas représenté par une zone NCe. Une zone humide identifiée au PLU est située au droit du projet le long de l'A41. Cette zone humide du PLU provient d'une version obsolète de l'inventaire départemental. Cet inventaire a été mis à jour et cette zone humide a été supprimée dans son édition de 2016. Cette zone, remaniée récemment, correspond à deux zones distinctes : une prairie et une zone de dépôt en cours d'utilisation. Un sondage pédologique a été réalisé dans la prairie dans le secteur impacté par le projet et aucune trace humide n'a été décelée dans le sol. De ce fait, le projet n'impacte pas cette zone humide.

Thèmes	État initial	Incidences sur l'environnement	Préservation et mise en valeur	Analyse vis-à-vis du projet de réaménagement autoroutier de Chambéry
MAINTIEN DE L'ACTIVITE AGRICOLE	L'agriculture est nécessaire au maintien d'une certaine qualité environnementale et de cadre de vie pour la ville. La nouvelle génération d'exploitations agricoles apparaît comme étant rentable et en expansion. Certains secteurs apparaissent comme étant plus sensibles que d'autres : le vallon des Charmettes, Chambéry-le-Vieux et Bissy-Charlot. Certains secteurs chambériens ont un bon potentiel de développement lié à la valeur et aux qualités propres des exploitations : les secteurs de Bissy, le haut des Charmettes, les coteaux de Chambéry-le-Vieux, et surtout la Croix Rouge Certains secteurs dont le paysage mérite d'être préservé sont essentiellement entretenus par l'agriculture : les Charmettes, les coteaux de Chambéry le Vieux et des Hauts de Chambéry, ainsi que l'entrée Nord de Chambéry par la RD 991	Le PLU, en compatibilité avec le SCOT, maintient les grands secteurs agricoles de la commune : Les Charmettes, Challot, et le secteur de Chambéry le Vieux. L'enjeu réside donc dans le fait de maintenir les espaces agricoles autour des sièges d'exploitation et de limiter l'urbanisation à proximité.	Le PADD annonce clairement la volonté de veiller au maintien des exploitations agricoles existantes viables. Au niveau réglementaire, la zone agricole (zone A), est une zone à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Les bâtiments d'élevage agricole sont répertoriés afin de pouvoir appliquer les distances réglementaires de réciprocité avec les constructions à usage d'habitation (article L111-3 du code rural).	Aucune zone agricole (A) n'est traversée par le projet. Deux parcelles agricoles sont impactées. Elles sont situées en zone N : - pour la parcelle cultivée en céréales, l'impact n'est que temporaire pour les besoins du chantier (remise en état après les travaux) - pour la prairie permanente, la perte de surface n'est pas de nature à remettre en cause le pâturage sur cette parcelle
PATRIMOINE ARCHITECTURAL, CULTUREL ET PAYSAGER				
Le paysage	Certains secteurs ont été identifiés en fonction de leur valeur paysagère, ou de leur importance dans l'identité du territoire et dans l'image de la commune : - Les monts, coteaux et vallons - Les cours d'eau Des espaces bâtis sensibles : - Les seuils d'entrée de ville dont deux véhiculent une image négative dont le passage par la VRU - Espaces dont l'image mérite d'être améliorée dont la VRU et la ZAC des Landiers - Repères bâtis visibles depuis différents points de la commune et à préserver	-	Le PADD inscrit la protection des paysages comme un objectif important avec plusieurs orientations : - Préserver et mettre en valeur les paysages dont le vallon des Charmettes, les parcs publics, les espaces récréatifs et les espaces agricoles à protéger (zonage du SCOT) - Proposition d'extension de la zone sauvegardée et création d'une ZPPAUP - Conserver et valoriser le vallon des Charmettes - Améliorer le traitement des entrées de ville dont la zone des Landiers Au <u>niveau réglementaire</u>, les zones que l'on souhaite protéger pour leur valeur paysagère sont classées en zone naturelle (exemple : avenue D. Rops). Concernant les autres axes, c'est l'aménagement d'espaces publics et des secteurs de renouvellement urbain qui contribuera à l'amélioration de la qualité urbaine (Revériaz, Joppet, Quai de la Leysse).	Le projet est situé en partie dans la zone des Landiers. Des mesures paysagères (plantations notamment) seront réalisées. Elles amélioreront le traitement de l'entrée de ville. La zone agricole impactée n'est pas identifiée comme un espace agricole à protéger.

Thèmes	État initial	Incidences sur l'environnement	Préservation et mise en valeur	Analyse vis-à-vis du projet de réaménagement autoroutier de Chambéry
Le patrimoine bâti et culturel	La protection du centre ancien est actuellement très intéressante, mais le périmètre est restreint. Si le patrimoine antérieur au XIX^{ème} siècle est bien protégé, le patrimoine postérieur au XIX^{ème} siècle, particulièrement celui du XX^{ème} siècle, est moins bien pris en compte. Le patrimoine rural et traditionnel est intéressant et mérite une attention particulière. L'ensemble des parcs urbains existant possède une valeur patrimoniale certaine qui est à préserver.	-	Le PADD propose l'extension du secteur sauvegardé en direction de Malraux, de la Médiathèque et de Curial, ainsi que la création d'une ZPPAUP. D'autres orientations sont : - Créer une maison du Patrimoine - Identifier et valoriser un patrimoine riche, du centre ancien aux équipements publics contemporains - Prendre en compte le patrimoine bâti dans le paysage urbain - Conserver et valoriser le vallon des Charmettes Au <u>niveau réglementaire</u>, certaines mesures sont indiquées sur certains secteurs qui doivent être pris en compte au titre du paysage urbain. Des prescriptions architecturales sont apportées au coup par coup au règlement en fonction de l'aspect et des caractéristiques architecturales du bâti	Aucune interaction n'est à noter entre ces zones avec le projet.
MAITRISE DES TRANSPORTS ET DES DEPLACEMENTS			Au <u>niveau réglementaire</u>, le règlement et les documents graphiques du PLU permettront la réalisation des aménagements prévus dans le cadre du PDU. Différentes prescriptions en matière de stationnement deux roues sont intégrés au règlement afin de les renforcer voire de les systématiser dans les nouvelles constructions (article 12).	
Pollution de l'air et nuisances sonores	Éviter une dégradation importante de la qualité de l'air, notamment en réduisant les nuisances induites par la circulation routière et la VRU. Le développement du feroutage sur la ligne Lyon-Turin en projet aura pour effet escompté de diminuer le trafic des poids lourds sur la VRU. La réduction des nuisances sonores est aussi un objectif, en particulier de celles provenant des infrastructures de transports terrestres. Elle peut s'appliquer soit à la source (traitement au sol), soit par des aménagements de dispositif antibruit (murs antibruit, protection phonique des bâtiments...).	Le développement, quel qu'il soit, s'accompagne toujours d'une augmentation des déplacements. Les zones d'extension (à dominante d'habitat ou économique), même si elles sont limitées, seront à l'origine d'une augmentation des échanges. Des solutions doivent être trouvées pour éviter l'augmentation de la circulation automobile aux dépends de transports collectifs. La bonne desserte de ces zones par les transports en commun sera en effet déterminante pour leur fréquentation.	L'objectif du PDU est de maîtriser le volume du trafic automobile dans l'agglomération, dont la croissance a un impact négatif sur la qualité de l'air. Un suivi de la qualité de l'air, y compris à proximité des axes lourds de circulation sera assuré dans la continuité des mesures déjà assurées par l'Air de l'Ain et des pays Savoie. La lutte contre les nuisances sonores sera poursuivie, notamment pour celles provenant des grands axes de circulation. La réduction des nuisances se fera soit à la source (traitement au sol), soit par l'aménagement de dispositifs antibruit (murs antibruit, protection phonique des constructions). En application de l'arrêté préfectoral du 25 juin 1999, des prescriptions d'isolement acoustique des constructions seront appliquées le long des axes bruyants.	Le projet a pour objectif de fluidifier le trafic existant. L'étude sur la qualité de l'air indique que le projet ne contribuera pas à une augmentation significative des niveaux de concentrations au regard des valeurs réglementaires. Aucun bâtiment ne subit d'augmentation significative du bruit du fait du projet. Aucune protection acoustique réglementaire n'est à prévoir au titre du projet. Les simulations ont montré la nécessité de mettre en place deux isolations de façade pour résorber deux Points Noirs Bruit Routiers résultant du projet.

Thèmes	État initial	Incidences sur l'environnement	Préservation et mise en valeur	Analyse vis-à-vis du projet de réaménagement autoroutier de Chambéry
Déplacements	Ne pas augmenter la part en valeur absolue des automobiles. Concernant les déplacements domicile / travail, il existe une prépondérance de l'automobile (majoritaire), une faible part des déplacements 2 roues et une part importante de la marche à pied quand le domicile et le lieu de travail se situent à Chambéry.	Voir « Pollution de l'air et nuisances sonores »	Veiller à un partage plus sûr de la voirie entre les différents modes de déplacements. Le PDU envisage notamment la réalisation de couloirs bus ou de sites propres sur les principales lignes radiales de transport en commun de l'agglomération. Une réflexion est actuellement en cours sur la préservation d'un possible site Nord / Sud.	Le projet ne vient que fluidifier la VRU et les déplacements.
Transports en commun	Bonne desserte en TC des équipements publics et de l'habitat aggloméré mais légère en zone industrielle et en secteur d'habitat diffus. Le SCOT préconise de mieux utiliser l'offre SNCF pour les déplacements interurbains (restructuration du réseau bus, organiser des rabattements, halte train intermédiaire prévue aux Landiers, complétée par une ligne de bus transversale).	Voir « Pollution de l'air et nuisances sonores »	Intégrer les orientations du PDU dans les documents du PLU. Elles sont : - Un centre d'échanges de bus unique et central - Des liaisons radiales principales - Préservation d'un possible site propre Nord/Sud bus ou/et ferroviaire à long terme - Principe de parkings et politique de stationnement - Développement des modes doux	Un parking de covoiturage sera créé sur la commune de La Motte-Servolex en lien avec le réseau local et les transports en commun.
Liaisons cyclables	Fort potentiel de développement en zone de plaine, difficultés en périphéries engendrées par la topographie des lieux. - Politique d'aménagement et de structuration du réseau cyclable engagée. Objectif : réseau cohérent, adapté aux besoins, (ciblé) et attractif.	Voir « Pollution de l'air et nuisances sonores »	Le PDU propose également l'aménagement de pistes cyclables projetées dans le cadre du schéma de développement des aménagements cyclables et de l'usage du vélo de Chambéry Métropole. Son objectif principal étant la réalisation d'un réseau cyclable plus étoffé et cohérent.	Pas d'impact du projet sur ce mode de déplacement.
Circulation et stationnement	Structurer et densifier le développement urbain autour d'un nombre limité de pôles bénéficiant à la fois d'une bonne desserte en transport en commun et par la route. Qualité du maillage viaire variable suivant les secteurs. Il existe parfois un manque de lisibilité et de hiérarchie en tissu industriel et d'habitat individuel diffus. VRU : augmentation du trafic. Risques de saturation, enjeux paysagers, source de nuisances. Stationnement : Projets de parkings relais en entrée de ville dans le PDU ; leur localisation est à ce jour non arrêtée, à priori sur les axes d'entrée dans la ville disposant par ailleurs déjà d'une bonne desserte en TC.	Voir « Pollution de l'air et nuisances sonores »	Voir « Transports en commun »	Un parking de covoiturage sera créé sur la commune de La Motte-Servolex en lien avec le réseau local et les transports en commun.

Thèmes	État initial	Incidences sur l'environnement	Préservation et mise en valeur	Analyse vis-à-vis du projet de réaménagement autoroutier de Chambéry
RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES				
Les risques naturels	Le Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI) impose des restrictions en termes de construction touchant une grande partie du centre dense de la ville. Risque sismique : la commune de Chambéry est située en zone de sismicité moyenne. Risque d'éboulement : limités malgré la présence de nombreuses falaises. Risque d'inondation : important en raison de la présence des cours d'eau sur le territoire.	-	Le PLU prend en compte toutes les prescriptions en matière de risques : capacités d'écoulement et d'expansion de crue à préserver, réduction de la vulnérabilité des constructions situées dans les zones inondables, évitement de remblai ou endiguement non justifié. Au <u>niveau réglementaire</u>, les prescriptions du PPRI sont intégrées au règlement. Concernant le risque sismique, des prescriptions concernent les normes de construction. Pour les éboulements, une étude diagnostic de la stabilité de la falaise est demandée en cas de dépôt d'autorisation de construire dans les zones à risque. Une attention est portée à la limitation de l'imperméabilisation des sols.	Le projet n'a pas d'incidence sur les capacités d'écoulement et d'expansion de crue des cours d'eau.
Les risques technologiques et miniers	Le périmètre de protection actuellement imposé autour des abattoirs municipaux, limite provisoirement les possibilités de développement urbain.	-	Ces risques sont pris en compte : - Abattoirs : Une zone de plan de secours d'un rayon de 662 mètres comptés à partir du point de rejet à l'extérieur est annexée au PLU - Minier : une zone N « risque minier » (Nrm) est créée sur le secteur de la Croix-Rouge dessous, assortie d'une interdiction de construire - Canalisation de transport de matières dangereuses : un article spécifique, précisant que les travaux peuvent être refusés ou soumis à prescriptions dans les zones situées à proximité de ces canalisations, est inscrit dans les dispositions générales du PLU. Les documents graphiques du PLU laissent ainsi apparaître des secteurs particuliers qui se superposent au zonage et qui peuvent justifier une limitation du droit de construire	Aucune interaction de ces risques avec le projet.
PRESERVATION ET VALORISATION DE LA RESSOURCE EN EAU	L'alimentation en eau potable répond aux besoins actuels de la population. Il faut cependant veiller à préserver la ressource en eau, en faisant attention notamment à la nappe phréatique (pollution et prélèvement), ainsi qu'au respect des périmètres de protection des puits de captage. La capacité de la station d'épuration est suffisante par rapport au nombre d'habitants.	Le PLU annonce l'objectif de maintenir le nombre d'habitants pour les dix ans à venir. Même si ceci passe par la création de 300 logements par an, la ressource en eau ne devrait pas être touchée puisque la consommation en fonction du nombre d'habitant ne devrait pas augmenter.	Les périmètres de protection réglementaires établis autour des deux puits situés sur le territoire communal sont pris en compte. Au <u>niveau réglementaire</u>, la prise en compte des mesures réglementaires prises autour des captages d'eau, s'impose en tant que servitude. Les périmètres de protection des puits (puits des îles ; Pasteur ; Joppet ; source de Saint Saturnin), sont ainsi maintenus.	Le projet n'entraînera pas de pompage en eau souterraine. Il améliorera en outre la qualité de l'eau par la mise en place d'ouvrages d'assainissement qui traiteront les pollutions des eaux liées aux infrastructures avant rejet au milieu naturel.

Thèmes	État initial	Incidences sur l'environnement	Préservation et mise en valeur	Analyse vis-à-vis du projet de réaménagement autoroutier de Chambéry
ASSAINISSEMENT ET DECHETS				
Les réseaux	Le réseau d'assainissement de Chambéry est de deux types : - type unitaire dans sa majeure partie (une seule canalisation récolte les eaux usées et pluviales), - type séparatif dans l'autre partie (les eaux usées et pluviales sont récoltées dans deux canalisations distinctes). La station de dépollution a une capacité de traitement de 220 000 équivalents habitants, suffisante pour les 10 années à venir au vu notamment des prévisions de construction.	La requalification de certaines zones urbaines, l'aménagement des zones d'extension futures, ainsi que la réalisation d'équipements nécessiteront la mise en place de réseaux. Même si ils sont limités, ces projets devraient engendrer : - Une augmentation des volumes d'eaux usées à traiter, - Une augmentation des surfaces imperméabilisées et donc des eaux pluviales à évacuer, - Et globalement, une extension des réseaux d'eau potable et d'assainissement.	Concernant l'assainissement, la quasi-totalité des secteurs urbanisés est raccordée au réseau d'assainissement collectif. Pour le secteur de Challot qui n'est pas desservi, des réservations sont prévues au PLU pour la réalisation d'ouvrages collectifs d'assainissement de collecte et de traitement. La station d'épuration a une capacité de traitement suffisante au regard des prévisions du PLU pour les dix années à venir, notamment puisque le nombre d'habitant ne devrait pas augmenter. Pour les eaux usées industrielles, une obligation de prétraitement appropriée en fonction de l'activité est imposée systématiquement avant raccordement au réseau collectif. Ce dispositif sera encadré par des conventions de rejets.	Le projet créera son propre réseau d'assainissement pour les eaux issues de la VRU et des plateformes autoroutières.
Les déchets	La capacité maximale de l'usine d'incinération située dans la zone industrielle de Bissy est atteinte. Un projet d'augmentation de sa capacité est envisagé. Le centre de tri, la plate forme de compostage et site de stockage des matériaux de démolition (Chantemerle) ont une capacité suffisante.	Les objectifs en termes d'évolution démographique et de développement économique ne devraient générer que peu de déchets supplémentaires. Cependant, il convient aujourd'hui d'améliorer la collecte sélective afin de mieux valoriser les déchets et donc de réduire la quantité incinérée.	Le règlement prévoit la mise en place des aires de collecte sélective dans les nouvelles opérations d'aménagement, ainsi que la possibilité de réaliser des dépôts de déchets inertes.	Les déchets générés par le chantier seront évacués vers des filières autorisées.
MAITRISE DE L'ETALEMENT URBAIN	Une demande de logements importante et des difficultés rencontrées pour satisfaire la demande. Les besoins spécifiques pour les personnes âgées augmentent. Les logements sociaux sont inégalement répartis	-	Essayer de maîtriser l'étalement urbain est une des priorités énoncée par le PADD : l'essentiel du développement urbain se fait par voie de renouvellement. La production de 300 logements par an sur dix ans ne doit donc pas se faire prioritairement sur de nouvelles zones d'urbanisation. Au niveau réglementaire, on constate que les zones d'urbanisation futures ne représentent que 28.7 ha (AU+AUUD), contre 162 ha dans l'ancien POS. Par ailleurs, la prise en compte des nouvelles dispositions de la Loi SRU abrogeant les surfaces minimum pour bâtir devrait permettre la mobilisation du foncier non valorisé à l'intérieur des zones déjà urbanisées. Une incitation à l'habitat groupé ou superposé est faite dans les zones d'habitat individuel (majoration du COS). De plus l'offre différenciée d'habitat dans les secteurs d'habitat social est favorisée par des dispositions réglementaires adaptées : implantation, densité... (les Hauts de Chambéry, le Biollay...) Les secteurs de friches situés dans les points stratégiques du territoire seront valorisés : secteur gare/cassine ; la Revériaz ; porte de Mérande...	Aucune interaction de ce thème avec le projet.

Thèmes	État initial	Incidences sur l'environnement	Préservation et mise en valeur	Analyse vis-à-vis du projet de réaménagement autoroutier de Chambéry
PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE DANS LES PROJETS DE CONSTRUCTION ET LES OPERATIONS DE RENOUVELLEMENT URBAIN	-	-	La qualité de l'habitat est un objectif transversal et global que doivent rechercher constructeurs et aménageurs de la conception jusqu'au chantier et notamment dans les domaines de la qualité du bâti, de la maîtrise des charges, en intégrant le recours aux énergies renouvelables. Dans le cadre des orientations locales, nationales et internationales en faveur du développement durable et de la protection de l'environnement, des prescriptions incitatives sont recommandées dans la construction. Les prescriptions sur la qualité environnementale des bâtiments permettront aux constructeurs de connaître les meilleures pistes d'actions pour prendre en compte l'environnement dans le projet de construction. La construction, au travers l'utilisation de matériaux particuliers, la mise en œuvre de contraintes liées au confort thermique des bâtiments et à la gestion des fluides est un domaine fortement concerné par les obligations de sobriété, d'efficacité et de diversification énergétique. Il importe que chaque maître d'ouvrage applique au minimum la réglementation en vigueur, et anticipe si possible les évolutions des réglementations à venir qui seront encore plus exigeantes. Ainsi, chaque maître d'ouvrage sera encouragé à mettre en œuvre les principes de la construction environnementale qui est maintenant labellisée.	Le projet intègre la dimension environnementale dans toutes ses phases, de sa conception jusqu'à sa réalisation. L'étude d'impact réalisée indique et décrit l'ensemble des caractéristiques du projet liés à des choix environnementaux. Concernant les ouvrages et les bâtiments (gare de péage), leur intégration paysagère et la qualité de l'architecture sont pensées pour s'insérer au mieux dans la situation existante.

Tableau 1 : Analyse de l'évaluation environnementale (Source Egis, novembre 2017)

PIÈCE G2 : MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS
D'URBANISME – COMMUNE DE LA MOTTE-SERVOLÉX

SOMMAIRE

PIÈCE G2 : MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME – COMMUNE DE LA MOTTE-SERVOLEX	1
1. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME	4
1.1. Mise en compatibilité	4
1.1.1. Définition	4
1.1.2. Champ d'application	4
1.2. Mise en compatibilité d'un PLU	4
1.3. Objet du présent dossier	4
1.4. Déroulement de la procédure et des textes réglementaires	5
1.4.1. Procédure en cinq étapes	5
1.4.2. Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité	6
2. PRÉSENTATION DU PROJET	8
2.1. Présentation générale du projet	8
2.1.1. Contexte	8
2.1.2. Objectifs du projet	8
2.1.3. Historique du projet	8
2.1.4. Présentation du projet	8
2.2. Caractéristiques de la section du projet traversant la commune	11
2.2.1. Réaménagement de la gare de péage existante (n°3) et déplacement du parking de covoiturage (n°3bis)	12
2.2.2. Remplacement de l'ouvrage sur la Leysse et rectification de la bretelle VRU nord (Aix- les-Bains) vers péage (n°4)	13
2.2.3. Remplacement de l'ouvrage sur la Leysse dans le sens péage vers VRU (n°5)	14
2.2.4. Allongement de la bretelle d'insertion vers A43 Lyon (n°7)	15
3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA MOTTE-SERVOLEX	16
3.1. Principes généraux	16
3.2. Rapport de présentation	16
3.3. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)	17
3.4. Orientations d'aménagement et de programmation	17
3.5. Dispositions applicables aux différentes zones	18
3.6. Emplacements réservés	19

3.7. Espaces Boisés Classés	19
3.8. Marges de recul	19
3.9. PPRI	19
3.10. Eléments de valeur à protéger au titre de l'article L151-9 du code de l'urbanisme	19
3.11. Règlements de lotissement (article L442-13 du code de l'urbanisme)	20
3.12. Plans d'aménagement de ZAC (Article L311-7 du code de l'urbanisme)	20
3.13. Evaluation environnementale du document d'urbanisme	20
4. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA MOTTE-SERVOLEX	21
4.1. Plan de zonage	21
4.2. Extraits du règlement d'urbanisme	26
4.3. Liste des emplacements réservés	52
5. COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNÉS AUX ARTICLES L.131-4 ET L.131-5 DU CODE DE L'URBANISME	53
5.1. SCOT Métropole Savoie	53
5.2. Plan de déplacement urbain de Chambéry Métropole	54
5.3. Programme Local de l'Habitat de l'agglomération chambérienne	55
5.4. Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Chambéry	55
5.5. Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie Rhône-Alpes	55
6. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ	56
6.1. Cadre réglementaire	56
6.2. Contenu de l'évaluation environnementale	57
6.3. Analyse de l'évaluation environnementale	57

TABLES DES ILLUSTRATIONS

FIGURES

Figure 1 : Plan de description générale du projet retenu (source Egis, novembre 2017)	9
Figure 2 : Plan de description du projet simplifié (source Egis, juin 2017)	10
Figure 3 : Vue en plan (tracé indicatif) de l'aménagement du péage existant (source Egis, mars 2017)	12
Figure 4 : Vue en plan (tracé indicatif) de l'aménagement du parking de covoiturage (source Egis, mars 2017)	12
Figure 5 : Vue en plan (tracé indicatif) de la bretelle VRU nord vers péage (source Egis, mars 2017)	13
Figure 6 : Coupe transversale type du nouvel ouvrage sur la Leysse en amont hydraulique de l'existant (Source Omnis, juillet 2017)	14
Figure 7 : Coupe longitudinale type du nouvel ouvrage sur la Leysse en amont hydraulique de l'existant (Source Omnis, Mars 2017)	14
Figure 8 : Vue en plan (tracé indicatif) de la modification de la bretelle Péage vers VRU (source Egis, mars 2017)	14
Figure 9 : Vue en plan (tracé indicatif) de l'allongement maximal de l'insertion vers l'A43 (source Egis, mars 2017)	15

TABLEAUX

Tableau 1 : Analyse de l'évaluation environnementale	61

1. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

1.1. MISE EN COMPATIBILITÉ

1.1.1. DÉFINITION

La réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général peut nécessiter une mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme qui en est la conséquence.

La déclaration d'utilité publique qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue aux articles suivants du code de l'urbanisme¹ :

- L.143-44 à L.143-50, et R.143-10 (SCoT) ;
- L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 (PLU).

Une jurisprudence définit la notion de compatibilité comme « la non contrariété avec les options fondamentales du document d'urbanisme ».

1.1.2. CHAMP D'APPLICATION

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

- Un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- Un Plan Local d'Urbanisme (PLU) communal ou intercommunal ;
- Un Plan d'Occupation des Sols (POS) soumis au régime juridique des PLU.

¹ Le code de l'urbanisme a été récemment modifié : Révision de la partie Législative par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 et Révision de la partie Réglementaire par décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015.

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

1.2. MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU

Un PLU est un document de gestion et de planification de l'occupation des sols qui s'applique, selon les cas, à un territoire communal ou intercommunal. Parmi ses principales fonctions, il :

- Définit le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de son territoire d'application ;
- Découpe ce territoire en zones d'affectation gérées par un règlement spécifique ;
- Prévoit les futurs équipements publics ;
- Fixe les règles pour les constructions...

La mise en compatibilité d'un PLU a pour objet d'adapter le contenu de ce document afin de permettre, sur son périmètre d'application, la réalisation d'un projet faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou d'intérêt général.

1.3. OBJET DU PRÉSENT DOSSIER

Le présent dossier a pour objet la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de La Motte-Servolex, localisée dans le département de la Savoie (73)

L'opération visée est la réalisation du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry autour des axes A43, A41 et VRU (Voir Rapide Urbaine) dans le cadre du contrat de plan 2014/2018 entre l'État et le concessionnaire AREA.

La mise en compatibilité du PLU doit permettre la réalisation de l'opération comprenant notamment :

- L'infrastructure proprement dite (comprenant ouvrage en terre, ouvrage d'art...) ;
- Les éléments connexes permettant l'insertion du projet dans son environnement (bassin d'assainissement, plantations,...) ainsi que les rétablissements de voiries ;
- Les installations permettant la construction de l'infrastructure (base travaux, voies d'accès aux ouvrages et équipements...).

1.4. DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES

1.4.1. PROCÉDURE EN CINQ ÉTAPES

Le processus ci-après explicite les principales étapes réglementaires pour la mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une opération faisant l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique.

1.4.1.1. EXAMEN DU DOSSIER PAR LE PRÉFET

Au vu des textes, quel que soit le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique, la procédure de mise en compatibilité relève exclusivement de la compétence de l'État.

Le préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, la compatibilité des dispositions du PLU avec le projet.

En l'absence de compatibilité, il engage la procédure régie par les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme.

1.4.1.2. EXAMEN CONJOINT PAR LES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES AVANT OUVERTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Conformément à l'article R.153-13 du code de l'urbanisme « *l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L.153-49 et L.153-54 [...] a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.* »

Selon les articles L.132-7 et L.132-9, lors de l'examen conjoint sont associées les personnes publiques suivantes :

- La région ;
- Les départements ;
- Les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains ;
- L'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat ;
- Les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- Les syndicats d'agglomération nouvelle ;

- L'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;
- Les établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du plan, lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale.

1.4.1.3. ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

L'article L.153-55 stipule que le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée par le préfet conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

1.4.1.4. AVIS DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE COOPÉRATION INTERCOMMUNALE COMPÉTENT OU DE LA COMMUNE

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis à l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou à la commune. La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

Les procédures nécessaires à une ou plusieurs mises en compatibilité peuvent être menées conjointement.

À noter que le Plan Local d'Urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

1.4.1.5. APPROBATION DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU DOCUMENT D'URBANISME

La déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme, éventuellement modifié au préalable, afin de tenir compte des avis qui ont été joints et du résultat de l'enquête publique.

1.4.2. TEXTES RÉGLEMENTAIRES RÉGISSANT LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est élaborée conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme.

- Article L.153-54

« **Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique**, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, **et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :**

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. ».

- Article L.153-55

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'État ;

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. »

- Article L.153-56

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. »

- Article L.153-57

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'État ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'État. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas. »

- Article L.153-58

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'État ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'État ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. [...] »

- Article L.153-59

« L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L.153-25 et L.153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma. »

- Article R.153-14

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet.»

Ainsi, selon les modalités du code de l'urbanisme, le présent dossier a pour objet de mettre en enquête publique, conjointe à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, la mise en compatibilité du PLU de la commune de La Motte-Servolex.

2. PRÉSENTATION DU PROJET

2.1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

2.1.1. CONTEXTE

Le nœud autoroutier de Chambéry a été conçu et construit autour d'un seul point d'échange, ayant pour effet de concentrer les flux routiers et autoroutiers empruntant ce nœud.

En réalité, ce point d'échange avait initialement vocation à être uniquement un diffuseur desservant Chambéry Nord, déconnecté du contournement autoroutier de Chambéry qui n'a pas été réalisé et qui a été définitivement abandonné en mai 2014 (courrier du ministre délégué aux Transports à la députée de Chambéry et au préfet de Savoie demandant « de ne plus maintenir les mesures de sauvegarde en matière d'urbanisme sur le secteur concerné »).

Il a donc été conçu comme un diffuseur classique devant supporter un faible trafic, alors qu'il est devenu un nœud autoroutier supportant un trafic d'échange élevé.

La configuration du nœud de Chambéry présente ainsi un **ensemble de contraintes géométriques** se traduisant par **des conditions de sécurité et de fluidité dégradées**, compte-tenu des **niveaux de trafic élevés** tant quotidiens, que saisonniers, qu'il supporte.

2.1.2. OBJECTIFS DU PROJET

Pour améliorer la fluidité, alléger le trafic sur les bretelles existantes et pour renforcer la sécurité du point d'échange, les nouveaux aménagements du nœud doivent pouvoir mieux assurer l'ensemble des fonctionnalités imposées et mettre à niveau les caractéristiques géométriques du système d'échange, conduisant à :

- **Résorber les différents points noirs accidentogènes** identifiés dans ce diagnostic (renforcement de la sécurité) ;
- **Assurer l'adéquation entre les caractéristiques du nœud et les niveaux de trafic actuels et attendus** à moyen et long terme (amélioration de la fluidité du trafic) ;
- Maintenir l'offre de covoiturage ;
- Assurer l'intégration environnementale du projet (amélioration de l'assainissement et du traitement des pollutions, intégration paysagère, ...).

2.1.3. HISTORIQUE DU PROJET

En janvier 2014, l'État a confié à AREA l'étude du réaménagement autoroutier du nœud autoroutier de Chambéry en fixant 4 objectifs principaux :

- Améliorer la fluidité du trafic ;
- Renforcer la sécurité ;
- Maintenir une offre de covoiturage attractive ;
- Optimiser l'intégration environnementale de l'infrastructure.

Le projet a été élaboré en concertation avec le Préfet, les services de l'État et les collectivités locales.

Les principes retenus par AREA et l'État pour améliorer significativement la situation dans le futur ont été les suivants :

- Séparer les flux de circulation en relation avec Annecy et Lyon afin de :
 - Décharger l'infrastructure existante d'une partie du trafic qu'elle supporte pour diminuer son accidentologie et améliorer la fluidité du trafic qu'elle supporte ;
 - Réduire les divergences/convergences à proximité de la gare de péage ;
 - Diminuer la vulnérabilité du système d'échanges, en particulier les conséquences d'un accident sur l'agglomération chambérienne ;
- Modifier les caractéristiques techniques des bretelles pour en améliorer la sécurité ;
- Moderniser l'infrastructure et le fonctionnement de la gare de péage de Chambéry Nord, notamment en réaménageant la gare et la plateforme de péage, en supprimant le parking central et en créant une aire de covoiturage en latéral.

Les échanges ont permis d'étudier plusieurs scénarios et d'évaluer leurs performances pour atteindre les objectifs fixés par l'État.

2.1.4. PRÉSENTATION DU PROJET

L'opération de réaménagement du nœud de Chambéry porte sur des travaux à réaliser sur le réseau routier national non concédé et sur le réseau autoroutier concédé, dont le Maître d'Ouvrage est AREA (Société des Autoroutes Rhône-Alpes, filiale d'APRR).

Trois communes sont concernées par le projet : **Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans**. Elles sont toutes localisées dans le département de Savoie (73).

Le projet est représenté sur la carte ci-après.



Figure 1 : Plan de description générale du projet retenu (source Egis, novembre 2017)

Afin d'expliquer plus précisément chaque aménagement, le projet est découpé en différents éléments fonctionnels. Chacun de ces éléments est décrit plus précisément au chapitre 3.

Le projet consiste en :

- La création d'une **nouvelle bretelle VRU sud (Chambéry) vers A41 Annecy** comprenant une **nouvelle gare de péage (n°1)** ;
- La réalisation d'une **Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU)** sur l'infrastructure existante de l'A41, en continuité de la nouvelle bretelle d'entrée **(n°1bis)** ;
- La réalisation **d'un entrecroisement entre les mouvements VRU sud (Chambéry) vers A41 Annecy d'une part et péage vers VRU nord (Aix-les-Bains) d'autre part** ainsi que la **modification de la bretelle péage vers VRU nord (Aix-les-Bains) (bretelle 13.8) (n°2)** ;
- Le **déplacement de l'insertion sur la VRU** depuis le giratoire de La Motte-Servolex avec la création d'un passage inférieur de type « saut-de-mouton » sous la nouvelle bretelle vers A41 Annecy **(2bis)** et le décalage de l'accès à la ZA Landiers Nord **(2ter)** tout en maintenant la contre-allée existante ;
- Le **réaménagement du péage existant (n°3)** avec la reprise des voies de sortie, la **suppression de l'ilot central** et la **création d'un parking de covoiturage en latéral (n°3bis)** ;
- Le **remplacement de l'ouvrage** actuel à 2 voies (PI 3992) **de franchissement de la Leysse** dans le sens VRU vers péage par un **nouvel ouvrage d'art à 3 voies** permettant d'accueillir les 2 voies en provenance de la VRU sud Chambéry et la voie en provenance de la VRU nord (Aix-les-Bains) **(n°4)**. La création de ce nouvel ouvrage est accompagné de la **rectification de la géométrie de la bretelle VRU nord Aix les Bains vers péage (bretelle 13.12)** ;
- Le **remplacement de l'ouvrage** actuel (PI 3991) à 2 voies **de franchissement de la Leysse** dans le sens péage vers VRU **par un nouvel ouvrage d'art à 3 voies** permettant une affectation directe des voies de direction : une voie vers VRU nord (Aix-les-Bains) et deux voies vers VRU sud (Chambéry) **(n°5)** ;
- La **rectification de la géométrie de la bretelle VRU sud (Chambéry) vers péage (bretelle 13.10) (n°6)** avec la **création d'une quatrième voie sur la VRU (n°6bis)** ;
- La **modification de l'insertion de la bretelle péage vers Lyon sur A43 par l'allongement de la partie à deux voies** en direction de Lyon **(n°7)**.

Aussi, afin de ne pas pénaliser les mouvements VRU nord vers Annecy (en les obligeant à aller faire demi-tour au double giratoire de la Motte Servolex), le mouvement existant péage vers A41 Annecy est maintenu (n°8), moyennant le cas échéant les modifications de la bretelle existante, rendues nécessaires pour des impératifs de sécurité.

NB : Les numéros et couleurs font référence à la carte ci-contre.



Figure 2 : Plan de description du projet simplifié (source Egis, juin 2017)

○ Aménagements connexes

Pour accompagner ce projet et ses impacts, des aménagements connexes sont réalisés par Chambéry Métropole Cœur des Bauges, en partenariat avec AREA (qui participera notamment au financement de ces aménagements) :

- Création de giratoires dans la ZA des Landiers Nord (n°A1 et A2) ;
- Développement de sites de covoiturage : un à proximité immédiate du giratoire de Villarcher (n°A3) où environ 70 places pourraient être réalisées et d'autres sites à l'étude dans la ZA des Landiers Nord ou le long de la VRU plus au sud.

Ces aménagements sont situés en dehors de la bande soumise à l'enquête publique. Ils feront l'objet, si nécessaire, d'une autre enquête publique.

2.2. CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE

Les aménagements sur le territoire de la commune de La Motte-Servolex sont :

- Le **réaménagement du péage existant (n°3)** avec la reprise des voies de sortie, la **suppression de l'îlot central et la création d'un parking de covoiturage en latéral (n°3 bis)** ;
- Le **remplacement de l'ouvrage** actuel à 2 voies (PI 3992) **de franchissement de la Leysse** dans le sens VRU vers péage par un **nouvel ouvrage d'art à 3 voies** permettant d'accueillir les 2 voies en provenance de la VRU sud Chambéry et la voie en provenance de la VRU nord (Aix-les-Bains) (**n°4**). La création de ce nouvel ouvrage est accompagné de la **rectification de la géométrie de la bretelle VRU nord Aix les Bains vers péage** (bretelle 13.12) ;
- Le **remplacement de l'ouvrage** actuel (PI 3991) à 2 voies **de franchissement de la Leysse** dans le sens péage vers VRU **par un nouvel ouvrage d'art à 3 voies** permettant une affectation directe des voies de direction : une voie vers VRU nord (Aix-les-Bains) et deux voies vers VRU sud (Chambéry) (**n°5**) ;
- La **modification de l'insertion de la bretelle péage vers Lyon sur A43 par l'allongement de la partie à deux voies** en direction de Lyon (**n°7**).

Ces aménagements sont présentés aux pages suivantes.

2.2.1. RÉAMÉNAGEMENT DE LA GARE DE PÉAGE EXISTANTE (N°3) ET DÉPLACEMENT DU PARKING DE COVOITURAGE (N°3BIS)

● Description

L'aménagement du péage comprend sur les emprises actuelles :

- Le remplacement de l'ensemble des équipements de péage ;
- La réfection de la plateforme de péage ainsi que la modification des largeurs de voies et d'îlots et le remplacement de l'auvent de la barrière au-dessus des voies de sortie du péage (sens Lyon vers Chambéry) ;
- La reprise des entonnements côté VRU, pour élargir les voies.

La voie est reprise, côté sud, en empiétant sur le parking latéral ainsi que, côté nord, sur le parking central de covoiturage qui est détruit et déplacé.

● Vue en plan



Figure 3 : Vue en plan (tracé indicatif) de l'aménagement du péage existant (source Egis, mars 2017)

L'actuel parking, situé au centre de la plateforme de péage, entre les 2 sens de circulation, est détruit afin de supprimer les mouvements accidentogènes de cisaillement. Un nouveau parking va donc être créé. Il sera situé du côté de la sortie de la barrière de péage dans le sens A43/A41 vers VRU.

Le parking est composé :

- d'une poche de stationnement pour les usagers en provenance du réseau local (accès par la rue Denis Papin dans la ZA de Bissy) ;
- d'une poche de stationnement, avec quelques places poids-lourds, pour les usagers en provenance de Lyon et Annecy (accès juste après la barrière de péage) ;

La transversalité entre ces deux flux ne sera réalisable que pour les piétons.

Cette solution en cloisonnement permet en outre de mieux réaménager l'entonnement (le resserrement s'opérant plus loin qu'à l'heure actuelle) et améliore la longueur de l'insertion depuis le parking sur ce dernier.



Figure 4 : Vue en plan (tracé indicatif) de l'aménagement du parking de covoiturage (source Egis, mars 2017)

2.2.2. REMPLACEMENT DE L'OUVRAGE SUR LA LEYSSE ET RECTIFICATION DE LA BRETELLE VRU NORD (AIX-LES-BAINS) VERS PÉAGE (N°4)

● Description

La bretelle pour les flux provenant d'Aix-les-Bains (VRU nord) se rendant vers les autoroutes A43 et A41 est prolongée jusqu'à la plate-forme de péage.

Cet aménagement est réalisé par la démolition de l'ouvrage existant (PI 3992) à 2 voies et la reconstruction d'un nouvel ouvrage monolithique supportant les 3 voies d'accès au péage : 2 voies en provenance de la VRU sud (Chambéry) et 1 voie en provenance de la VRU nord (Aix-les-Bains).

Le principe de démantèlement retenu est une démolition par grignotage à la pince. Pour cela un ouvrage provisoire sera réalisé au droit de la Leysse. Cet ouvrage permet de récupérer l'ensemble de la structure du pont et de l'évacuer.

Afin d'éviter des piles sur les berges de la Leysse, une solution à travée unique, d'une portée d'environ 40 m, est envisagée pour le nouvel ouvrage. Le tablier est à ossature mixte multipoutres. Ses deux culées sont fondées sur pieux.

Les coupes type de cet ouvrage sont similaires à celles présentées ci-après pour l'ouvrage dans le sens Péage vers VRU.

La piste cyclable latérale à la Leysse est rétablie en place.

● Vue en plan



Figure 5 : Vue en plan (tracé indicatif) de la bretelle VRU nord vers péage (source Egis, mars 2017)

2.2.3. REMPLACEMENT DE L'OUVRAGE SUR LA LEYSSE DANS LE SENS PÉAGE VERS VRU (N°5)

○ Description

La reconfiguration de la plateforme de péage propose une largeur de 3 voies en sortie d'entonnement et de les poursuivre jusqu'à la séparation des flux au niveau des bretelles (1 voie vers la VRU nord (Aix-les-Bains) et 2 voies vers la VRU sud (Chambéry)).

Cela implique une démolition et une reconstruction de l'ouvrage existant, le futur tablier permettant désormais d'accueillir 3 voies au lieu de 2 actuellement.

Un des principaux défauts de la géométrie existante en sortie de gare est traité, à savoir la sortie par la gauche pour le flux Péage vers VRU nord. Les mouvements peuvent désormais être traités en affectation dès la fin de l'entonnement, quasiment dans l'axe de la gare. L'actuel rétrécissement de chaussée en amont de l'ouvrage et la courbe/contre courbe sont alors supprimés.

Le principe de démantèlement est identique à celui présenté au chapitre précédent.

Cet ouvrage est réalisé à travée unique (sans pile) et a une portée de 40 m environ. Sa largeur permet d'y inscrire 3 voies.

Le tablier est une ossature mixte multipoutres permettant de respecter au mieux l'écoulement de la Leysse et le maintien en place de l'avenue verte.

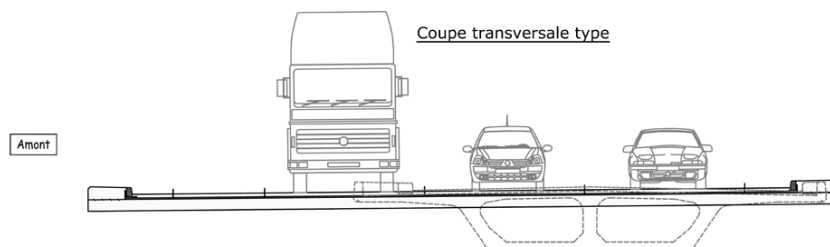


Figure 6 : Coupe transversale type du nouvel ouvrage sur la Leysse en amont hydraulique de l'existant (Source Omnis, juillet 2017)

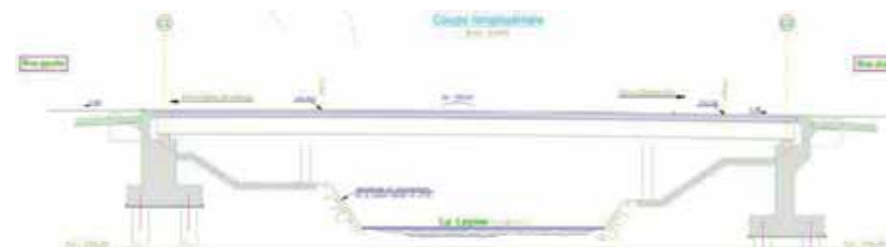


Figure 7 : Coupe longitudinale type du nouvel ouvrage sur la Leysse en amont hydraulique de l'existant (Source Omnis, Mars 2017)

○ Vue en plan



Figure 8 : Vue en plan (tracé indicatif) de la modification de la bretelle Péage vers VRU (source Egis, mars 2017)

2.2.4. ALLONGEMENT DE LA BRETELLE D'INSERTION VERS A43 LYON (N°7)

● Description

La modification consiste à insérer la bretelle péage vers A43 Lyon à 2 voies afin de fluidifier le trafic. Cette modification nécessite l'élargissement de la plateforme autoroutière d'environ 2 m vers le Nord. Sa longueur maximale est représentée sur la figure ci-dessous.

● Vue en plan

Cet aménagement implique l'allongement de l'ouvrage voûte béton existant permettant le franchissement de la rue de Servolex, rétablie en place.

La route communale qui longe actuellement l'A43 sera décalée de quelques mètres vers le nord pour permettre l'élargissement de la plateforme autoroutière.

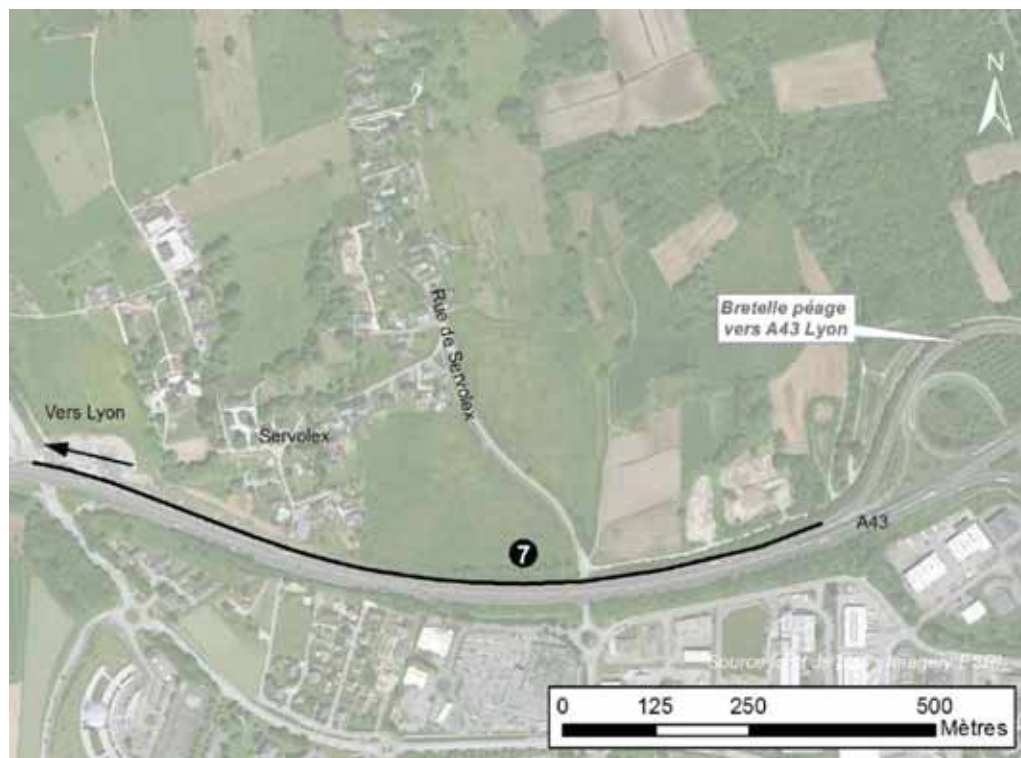


Figure 9 : Vue en plan (tracé indicatif) de l'allongement maximal de l'insertion vers l'A43 (source Egis, mars 2017)

3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA MOTTE-SERVOLEX

Le PLU de Chambéry a été approuvé le 31 janvier 2005. Il a fait l'objet des procédures suivantes :

- Modification n°1 approuvée le 26 mars 2007 ;
- Modification simplifiée n°1 approuvée le 22 septembre 2009 ;
- Révision simplifiée n°1 approuvée le 6 avril 2010 ;
- Modification simplifiée n°2 approuvée le 6 juillet 2010 ;
- Modification simplifiée n°3 approuvée le 17 décembre 2010 ;
- Modification simplifiée n°4 approuvée le 27 septembre 2012 ;
- Mise en compatibilité le 11 décembre 2012 ;
- Révision simplifiée n°2 le 21 mai 2013 ;
- Mise en compatibilité le 17 juillet 2013 ;
- Mise en compatibilité avec le projet ferroviaire Lyon-Turin, suite au décret du 23 août 2013 ;
- Modifications n°2, n°3 et n°4 approuvées le 31 mars 2016 ;
- Modification simplifiée n°5 approuvée le 30 juin 2017 ;
- Modification n°5 approuvée le 30 juin 2017.

3.1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces du PLU dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet : Rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), orientations d'aménagement et de programmation (OAP), servitudes, règlement, documents graphiques (plan de zonage) et liste des emplacements réservés. Elle se traduira principalement par :

- La modification du plan de zonage :
 - création d'un emplacement réservé pour le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry et ses aménagements connexes dont le bénéficiaire sera AREA ;
 - modification des emplacements réservés existants au droit de celui du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry ;
- La mise en compatibilité des règlements de zones recoupées par l'emplacement réservé du projet. Elle porte sur les dispositions qui ne permettraient pas la réalisation et l'exploitation du projet ;
- La modification de la liste des emplacements réservés avec ajout du nouvel emplacement réservé du projet.

3.2. RAPPORT DE PRÉSENTATION

Le rapport de présentation sert de base à la définition des choix retenus pour établir le PADD, les orientations d'aménagement et le règlement d'urbanisme. Il permet également l'évaluation des incidences des orientations urbanistiques du PLU sur l'environnement.

Cette pièce, non opposable du Plan Local d'Urbanisme, s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.

Il justifie les objectifs compris dans le PADD au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Le rapport de présentation n'indique aucune préconisation vis-à-vis de ce projet ou d'un quelconque aménagement.

- **Le rapport de présentation du PLU de La Motte-Servolex est compatible avec le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry.**

3.3. PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est une pièce non opposable exposant les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU devront être cohérentes.

Les orientations générales du PADD se déclinent en 4 axes :

- Respecter l'environnement ;
- Assurer la pérennité de l'agriculture ;
- Favoriser un développement respectant les principes du développement durable ;
- Assurer la protection du patrimoine architectural et paysager.

Le respect de l'environnement est déterminé par trois objectifs :

- Prendre en compte les risques naturels ;
- Préserver et reconquérir les milieux naturels identifiés, en particulier les zones humides existantes, les corridors écologiques ;
- Prendre en compte l'environnement dans les projets d'aménagement.

► **Le projet respecte ces points puisque l'environnement a été pris en compte par le projet dès sa conception. L'étude d'impact réalisée montre l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation réalisées en faveur de l'environnement. Par ailleurs, le projet a été conçu pour éviter au maximum les zones humides. Il prend en compte le risque d'inondation par l'intermédiaire du PPRI et n'impacte aucun corridor écologique.**

Dans le développement respectant les principes du développement durable, il est demandé de ménager le territoire en restant dans l'emprise délimitée par l'autoroute (proximité des équipements, desserte en transports en commun).

► **La configuration du projet, resserré autour des infrastructures existantes, prend en compte ce principe.**

Concernant les enjeux paysagers, il est demandé de préserver les caractéristiques architecturales des hameaux, notamment Servolex.

► **Le hameau de Servolex ne sera pas impacté et un traitement paysager sera réalisé aux abords du nouvel aménagement.**

► **Le projet respecte ou vise à améliorer ces points. Il est donc compatible avec le PADD.**

3.4. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les PLU peuvent comporter une pièce opposable relative aux orientations d'aménagement.

Cette pièce a été introduite par la loi n°2003-590 urbanisme et habitat du 2 juillet 2003. Alors facultative, appelée « Orientations d'Aménagement » (OA), elle prévoyait, en cohérence avec le PADD, les actions et opérations à mener pour une mise en valeur de l'environnement dans sa globalité (paysage, entrée en ville, renouvellement urbain...).

En 2010, avec la Loi dite « Grenelle II » cette pièce des PLU, renommée « orientations d'aménagements et de programmation » (OAP), devient obligatoire.

Aujourd'hui les OAP sont règlementés par les articles L.151-6 et L.151-7 du nouveau code de l'urbanisme.

Les six orientations d'aménagement sont :

- Renforcer la centralité ;
- Maîtriser l'évolution de la ville ;
- Accepter une évolution mesurée des hameaux qui préserve leur identité ;
- Définir l'avenir des carrières du Tremblay ;
- Organiser l'évolution du nord de la commune ;
- Maîtriser le développement de l'urbanisation.

Ces orientations sont toutes localisées et aucune n'est en interface avec le projet.

► **Le projet ne recoupe aucune emprise concernée par une opération d'aménagement et de programmation. Il est donc compatible avec ces orientations.**

3.5. DISPOSITIONS APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES ZONES

Selon l'article L.151-8 du code de l'urbanisme : « *Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L.101-1 à L.101-3.* »

Article L.152-1 : « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.*

Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »

Au regard de l'opération envisagée, une attention particulière est portée quant aux libellés des articles suivants, pour toutes les zones traversées par le projet :

- Occupations et utilisation du sol interdites ;
- Occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières ;
- Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques pour exclure, le cas échéant, les bâtiments et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement du réaménagement du nœud de Chambéry ;
- Hauteur des constructions ;
- Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ;
- Aspect extérieur, notamment concernant les clôtures et leur hauteur.

En effet en matière d'occupations et afin d'éviter toute ambiguïté, la mise en compatibilité porte sur l'autorisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du réaménagement du nœud de Chambéry, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Le nouvel emplacement réservé utile au projet recoupera les zonages suivants (voir le plan de zonage au chapitre 4) :

- **Ut** (secteur urbain correspondant aux autoroutes et Voie Rapide Urbaine ainsi que leurs dépendances) au niveau de la gare de péage, sur l'ensemble de la VRU et de l'A 43 ;
- **Ue** (activités économiques) au niveau de la route pour se rendre sur le parking existant d'AREA et à proximité de la gare de péage ;

- **Uem** (secteur urbain au sud de la ZAC des Landiers Ouest) pour la construction de la bretelle VRU nord vers péage ;
- **Ua** (hameaux traditionnels) au niveau du hameau de Servolex ;
- **A** (zone agricole) sur le secteur de Servolex ;
- **N** (zones naturelles et forestières qu'il convient de protéger) au niveau du franchissement de la Leysse et sur les berges de l'Erier ;
- **Nh** (zones humides à préserver ou à restaurer), le long de la RD14 du côté du hameau de Servolex sur une zone non humide, sur une très petite surface (environ 150 m²).

Dans la **zone Ut**, sont interdits toutes occupations et utilisations du sol autres que « *Les constructions, les installations, les dépôts et les travaux de toute nature, nécessaires au fonctionnement du service autoroutier et de la Voie Rapide Urbaine. 2. Les constructions, installations et dépôts liés à l'exercice d'activités du service autoroutier et de la Voie Rapide Urbaine.*

Dans les **zones Ue et Uem**, il n'est pas indiqué qu'un projet comme celui du réaménagement du nœud de Chambéry soit interdit mais il n'entre pas non plus dans le cadre des occupations et utilisations du sol autorisées.

Dans la **zone Ua**, sont interdits « *les dépôts de toute nature à l'exception des dépôts relatifs au projet d'élargissement de l'autoroute A43* » et « *les affouillements et les exhaussements de sol non nécessaires à la réalisation des constructions autorisées dans la zone à l'exception des affouillements et exhaussements de sol relatifs au projet d'élargissement de l'autoroute A43* ».

Dans la **zone A** sont interdits « *les nouvelles constructions non liées à l'activité agricole ou non nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* » ainsi que « *les installations et travaux divers prévus à l'article R.442.2 à l'exception des affouillements et exhaussements de sols strictement nécessaires à l'activité agricole ou strictement liés au projet d'élargissement de l'autoroute A43* ».

Dans la **zone N** sont interdits « *toutes activités et/ou rejets susceptibles d'altérer la qualité de l'eau. En particulier, toute nouvelle construction y est interdite. Néanmoins, sont admis des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et travaux d'infrastructure* ».

- **Le projet étant lié au service autoroutier et à la VRU, il est compatible avec la zone Ut.**
- **La mise en compatibilité du règlement est à prévoir pour la zone Ua, la zone Ue et par extension pour la zone Uem ;**
- **En zone A et N (et par extension la zone Nh), certains ajustements au règlement sont nécessaires afin de sécuriser le projet.**

Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre suivant « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité ».

3.6. EMBLEMES RÉSERVÉS

Quatre emplacements réservés sont en interface avec le projet :

- **L'ER n°5**, destiné à une création de voirie « liaison zone des Landiers – Plan Nord » pour la commune (au nord de l'A43). Une mise en compatibilité est ici nécessaire ;
- **L'ER n°39** pour l'élargissement à 3 voies de la montée de l'Épine sur l'A43 à destination d'AREA. À noter que la montée de l'Épine sur A43 est à ce jour en service et que le bénéficiaire est AREA. Aucune mise en compatibilité n'est ici nécessaire ;
- **L'ER n°35** au droit du pont de la Leysse vers le péage de Chambéry. Il est destiné à l'aménagement rive droite de la Leysse (ZAC des Landiers) pour la commune. À noter que les travaux liés à cet aménagement seront terminés au démarrage du chantier du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry. Une mise en compatibilité est ici nécessaire ;
- **L'ER n°38** pour le projet ferroviaire Lyon-Turin pour SNCF Réseau (ex RFF). Les travaux sur la VRU, menés dans le cadre du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, s'inscrivent au droit de cet ER.

Suite à des réunions de concertation entre AREA et SNCF Réseau, SNCF Réseau a mandaté un bureau d'étude pour analyser les adaptations possibles du projet ferroviaire qui permettraient de considérer le projet autoroutier compatible. Les adaptations s'avèrent possibles, sans modification significative du tracé, elles comprennent :

- La modification de la trame d'implantation des piles des ouvrages ferroviaires ;
- L'approfondissement des semelles de fondations de certaines piles, qui seront partiellement sous la chaussée routière ;
- Le blindage des fouilles réalisées à proximité des voiries ;
- Des dévoiements ou coupures sur les voies de gauche de la VRU.
- Les surcoûts pour ces adaptations seront pris en charge par AREA. Une convention est en cours d'élaboration pour consigner les modifications du projet ferroviaire, les surcoûts estimés et leurs modalités de financement.

Les travaux menés sur la VRU ont lieu au droit du domaine public routier et ne nécessitent pas d'emplacement réservé au bénéfice d'AREA.

- **Une mise en compatibilité du document d'urbanisme s'avère nécessaire pour prendre en compte les emplacements réservés existants vis-à-vis du projet. Les ER n°5 et n°35 ont été réduits au droit de leur superposition avec l'ER du présent projet. Un accord de la commune est attendu sur ce point.**

Seule l'emprise chantier située en dehors de la zone Ut (dédiée au fonctionnement du service autoroutier et de la VRU) fait l'objet d'une demande d'emplacement réservé.

3.7. ESPACES BOISÉS CLASSÉS

Aucun Espace Boisé Classé (EBC) n'est impacté par le projet.

- **En conséquence le projet est sans incidence sur les EBC actuellement définis au PLU de La Motte-Servolex.**

3.8. MARGES DE RECU

La marge de recul est une limite d'implantation des constructions par rapport à la voie publique, parallèle à celle-ci.

Une marge de recul est présente sur le plan de zonage le long de l'A43.

- **La présence d'une marge de recul vise à empêcher les constructions par rapport aux voies existantes. Elle n'empêche pas la réalisation du projet. La mise à jour de cette marge sera à réaliser par Chambéry Métropole dans le cadre de ses compétences en matière de PLU.**

3.9. PPRI

Le projet est situé en partie dans les zones 2 et 3 du PPRI.

- **Le projet prend en compte l'ensemble des prescriptions du règlement du PPRI. L'analyse est consultable au sein de l'étude d'impact.**

3.10. ÉLÉMENTS DE VALEUR À PROTÉGER AU TITRE DE L'ARTICLE L151-9 DU CODE DE L'URBANISME

Aucun élément de valeur à protéger n'est situé dans le secteur concerné par les travaux sur la commune de La Motte-Servolex.

3.11. RÈGLEMENTS DE LOTISSEMENT (ARTICLE L442-13 DU CODE DE L'URBANISME)

La commune de La Motte-Servolex ne comporte pas de règlement de lotissement.

3.12. PLANS D'AMÉNAGEMENT DE ZAC (ARTICLE L311-7 DU CODE DE L'URBANISME)

La commune de la Motte-Servolex ne comporte pas de Plan d'Aménagement de ZAC.

3.13. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU DOCUMENT D'URBANISME

Le PLU de la commune de La Motte-Servolex comporte une évaluation environnementale.

AREA a pris la décision de produire une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de La Motte-Servolex sur la base de l'évaluation existante. Elle est présentée au chapitre 6.

4. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA MOTTE-SERVOLEX

4.1. PLAN DE ZONAGE

Les planches ci-après présentent :

- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry avant la mise en compatibilité du PLU ;
- L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry après la mise en compatibilité du PLU. Ces planches font apparaître l'emplacement réservé au projet.

Chaque planche est présentée en vis-à-vis dans sa version en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

4.2. EXTRAITS DU RÈGLEMENT D'URBANISME

Les règlements des zonages Ua, Ue (dont Uem), A et N sont concernés par la mise en compatibilité.

Seuls les extraits nécessitant d'être modifiés sont présentés dans les planches ci-après. Ils sont disposés en vis-à-vis dans leurs versions en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

Les modifications apportées pour la mise en compatibilité sont rédigées **en rouge**.

Zone Ua – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ua-1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Les occupations et utilisations du sol mentionnées ci-dessous sont interdites :

1. Les constructions et installations à vocation industrielle
2. Les nouvelles exploitations agricoles
3. Les installations classées nouvelles
4. Les terrains de camping ou de parcage des caravanes
5. Le stationnement isolé des caravanes et des camping-cars sauf s'il est lié à une habitation et s'effectue sur le même terrain
6. Les dépôts de toute nature à l'exception des dépôts relatifs au projet d'élargissement de l'autoroute A43
7. Les affouillements et les exhaussements de sol non nécessaires à la réalisation des constructions autorisées dans la zone à l'exception des affouillements et exhaussements de sol relatifs au projet d'élargissement de l'autoroute A43
8. Les abris de jardins ou garages isolés autres que ceux autorisés à l'article Ua 2
10. L'élevage ou le gardiennage des animaux à destination commerciale, non liés à l'exploitation agricole
11. Les habitations légères de loisirs
12. Les installations techniques ou commerciales sans rapport avec le caractère de la zone

Zone Ua – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ua-1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Les occupations et utilisations du sol mentionnées ci-dessous sont interdites :

1. Les constructions et installations à vocation industrielle
2. Les nouvelles exploitations agricoles
3. Les installations classées nouvelles
4. Les terrains de camping ou de parcage des caravanes
5. Le stationnement isolé des caravanes et des camping-cars sauf s'il est lié à une habitation et s'effectue sur le même terrain
6. Les dépôts de toute nature à l'exception des dépôts relatifs au projet d'élargissement de l'autoroute A43 **et au projet du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry**
7. Les affouillements et les exhaussements de sol non nécessaires à la réalisation des constructions autorisées dans la zone à l'exception des affouillements et exhaussements de sol relatifs au projet d'élargissement de l'autoroute A43 **et au projet du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry**
8. Les abris de jardins ou garages isolés autres que ceux autorisés à l'article Ua 2
10. L'élevage ou le gardiennage des animaux à destination commerciale, non liés à l'exploitation agricole
11. Les habitations légères de loisirs
12. Les installations techniques ou commerciales sans rapport avec le caractère de la zone

Zone Ua – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ua-2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1. Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

1.1 Les constructions et installations doivent correspondre à des activités nécessaires à la vie et à la commodité des habitants et ne doivent entraîner aucune incommodité pour le voisinage.

1.2 Dans les opérations nouvelles, des locaux à ordures accessibles à partir de la voie publique doivent être prévus.

1.3 Les constructions autorisées ne doivent présenter aucun risque de nuisance ni compromettre la stabilité des sols.

1.4 Les abris de jardin (de 12 m² maximum d'emprise au sol) et les annexes de l'habitation sont autorisés s'ils sont situés sur le même tènement.

1.5 Les établissements artisanaux sont autorisés sous réserve qu'ils soient compatibles avec le caractère de la zone et qu'ils ne présentent pas de dangers ou d'inconvénients pour le voisinage.

2. Démolitions :

Dans toute la zone, les démolitions totales ou partielles d'immeubles sont soumises au permis de démolir.

En ce qui concerne les constructions identifiées par une étoile, la démolition totale est interdite. La démolition partielle peut être autorisée uniquement si elle a pour objectif d'améliorer l'aspect de la construction.

3. Risque d'inondation :

Les périmètres des zones 1, 2 et 3 sont reportés à titre indicatif sur les plans de zonage. Pour tout projet dans l'un de ces secteurs, il faut consulter la fiche réglementaire du PPRI correspondante (cf annexe en fin du règlement).

Zone Ua – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ua-2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1. Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

1.1 Les constructions et installations doivent correspondre à des activités nécessaires à la vie et à la commodité des habitants et ne doivent entraîner aucune incommodité pour le voisinage.

1.2 Dans les opérations nouvelles, des locaux à ordures accessibles à partir de la voie publique doivent être prévus.

1.3 Les constructions autorisées ne doivent présenter aucun risque de nuisance ni compromettre la stabilité des sols.

1.4 Les abris de jardin (de 12 m² maximum d'emprise au sol) et les annexes de l'habitation sont autorisés s'ils sont situés sur le même tènement.

1.5 Les établissements artisanaux sont autorisés sous réserve qu'ils soient compatibles avec le caractère de la zone et qu'ils ne présentent pas de dangers ou d'inconvénients pour le voisinage.

2. Démolitions :

Dans toute la zone, les démolitions totales ou partielles d'immeubles sont soumises au permis de démolir.

En ce qui concerne les constructions identifiées par une étoile, la démolition totale est interdite. La démolition partielle peut être autorisée uniquement si elle a pour objectif d'améliorer l'aspect de la construction.

3. Risque d'inondation :

Les périmètres des zones 1, 2 et 3 sont reportés à titre indicatif sur les plans de zonage. Pour tout projet dans l'un de ces secteurs, il faut consulter la fiche réglementaire du PPRI correspondante (cf annexe en fin du règlement).

Zone Ua – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ua-2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

4. Intégration de logements locatifs sociaux dans les programmes de logements :

Dans la totalité de la zone Ua: pour tout programme de logements portant sur:

- Plus de 500 m2 de surface de plancher

et/ou

- Au moins 7 logements,

Une proportion de 30%:

- De la surface de plancher

et/ou

- Du nombre de logements (le résultat sera arrondi au nombre entier inférieur),

Devra être réservée pour des logements locatifs sociaux, au sens du code de la construction et de l'habitation.

Zone Ua – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ua-2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

4. Intégration de logements locatifs sociaux dans les programmes de logements :

Dans la totalité de la zone Ua: pour tout programme de logements portant sur:

- Plus de 500 m2 de surface de plancher

et/ou

- Au moins 7 logements,

Une proportion de 30%:

- De la surface de plancher

et/ou

- Du nombre de logements (le résultat sera arrondi au nombre entier inférieur),

Devra être réservée pour des logements locatifs sociaux, au sens du code de la construction et de l'habitation.

Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements, dépôts et les mesures en faveur de l'environnement nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires, ne sont pas concernés par cet article.

Zone Ua – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ua-6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1. Les voies entrant dans le champ d'application du présent article sont les voies publiques, les chemins ruraux.
2. Dans les secteurs où l'ordre continu prédomine, les alignements existants seront poursuivis. Sinon, les constructions respecteront un recul de 1,50 m par rapport au domaine public.
3. Ces dispositions ne s'appliquent pas :
 - à la construction des ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics,
 - à la réalisation des clôtures,
 - aux ouvrages enterrés (garages...) ne dépassant pas le sol naturel de plus de 0.50 m,
 - pour l'extension de bâtiments existants ne respectant pas ces règles dès lors que l'extension est implantée dans le prolongement ou en retrait de la façade sur voie.

ARTICLE Ua-11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

1. Les dispositions de l'article R.111.21 du Code de l'Urbanisme sont applicables.
2. Objectifs :
 - 2.1 L'objectif est de prendre en compte et de s'inspirer de l'architecture locale traditionnelle et :
 - a) de pousser les constructions nouvelles à se fondre dans les tonalités et les caractéristiques des hameaux et villages dans lesquels elles doivent prendre place
 - b) de faire en sorte que les bâtiments anciens soient réhabilités dans le respect de leurs caractéristiques architecturales.
 - 2.2 Les divers modes d'occupation et utilisation du sol ne doivent pas, par leur implantation ou leur aspect extérieur, porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.
 - 2.3 Les dispositions du présent article s'appliquent aux bâtiments principaux et à leurs annexes fonctionnelles.

Zone Ua – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ua-6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1. Les voies entrant dans le champ d'application du présent article sont les voies publiques, les chemins ruraux.
2. Dans les secteurs où l'ordre continu prédomine, les alignements existants seront poursuivis. Sinon, les constructions respecteront un recul de 1,50 m par rapport au domaine public.
3. Ces dispositions ne s'appliquent pas :
 - à la construction des ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics,
 - à la réalisation des clôtures,
 - aux ouvrages enterrés (garages...) ne dépassant pas le sol naturel de plus de 0.50 m,
 - pour l'extension de bâtiments existants ne respectant pas ces règles dès lors que l'extension est implantée dans le prolongement ou en retrait de la façade sur voie
 - à la construction d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

ARTICLE Ua-11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

1. Les dispositions de l'article R.111.21 du Code de l'Urbanisme sont applicables.
2. Objectifs :
 - 2.1 L'objectif est de prendre en compte et de s'inspirer de l'architecture locale traditionnelle et :
 - a) de pousser les constructions nouvelles à se fondre dans les tonalités et les caractéristiques des hameaux et villages dans lesquels elles doivent prendre place
 - b) de faire en sorte que les bâtiments anciens soient réhabilités dans le respect de leurs caractéristiques architecturales.
 - 2.2 Les divers modes d'occupation et utilisation du sol ne doivent pas, par leur implantation ou leur aspect extérieur, porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.
 - 2.3 Les dispositions du présent article s'appliquent aux bâtiments principaux et à leurs annexes fonctionnelles.

Zone Ua – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ua-11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

3. Implantation des constructions :

Les constructions, par leur composition et leur accès, doivent s'adapter au terrain naturel.

Les mouvements de terres qui ne sont pas liés à l'accès aux constructions sont limités à 1,30 m au-dessus ou au-dessous du terrain naturel avant travaux. Ils ne dépasseront pas 0,50 m dans une bande de 4,00 m le long des limites de propriété et se termineront au terrain naturel sur les limites.

4. Aspect des façades, murs et éléments verticaux :

4.1 Rénovation et/ou réhabilitation de bâtiments anciens :

Les présentes règles concernent les bâtiments anciens témoignages du patrimoine architectural local traditionnel (corps de fermes, maisons d'habitations, maisons de notables...). Le vocabulaire architectural sera préservé au maximum avec :

- l'emprise des enduits ou des bardages,
- le type des menuiseries et de garde-corps,
- les types d'occultations,
- les couleurs et les textures de tous les éléments composant la façade. En ce qui concerne les volets, des adaptations de teintes sont possibles,
- la création d'ouvertures qui sera privilégiée dans les parties non maçonnées. Sinon, la création de nouveaux percements dans les parties maçonnées est possible : elle se fera en cohérence avec la composition et les proportions des percements existants.

4.2 Constructions neuves :

Les façades de bâtiments neufs seront enduites, avec ou sans bardage.

Les constructions d'aspect bois feront l'objet d'une étude particulière d'intégration à l'environnement bâti existant.

Zone Ua – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ua-11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

3. Implantation des constructions :

Les constructions, par leur composition et leur accès, doivent s'adapter au terrain naturel.

Les mouvements de terres qui ne sont pas liés à l'accès aux constructions sont limités à 1,30 m au-dessus ou au-dessous du terrain naturel avant travaux. Ils ne dépasseront pas 0,50 m dans une bande de 4,00 m le long des limites de propriété et se termineront au terrain naturel sur les limites.

Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements, dépôts et les mesures en faveur de l'environnement nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires, ne sont pas concernés par cette limite d'implantation des constructions.

4. Aspect des façades, murs et éléments verticaux :

4.1 Rénovation et/ou réhabilitation de bâtiments anciens :

Les présentes règles concernent les bâtiments anciens témoignages du patrimoine architectural local traditionnel (corps de fermes, maisons d'habitations, maisons de notables...). Le vocabulaire architectural sera préservé au maximum avec :

- l'emprise des enduits ou des bardages,
- le type des menuiseries et de garde-corps,
- les types d'occultations,
- les couleurs et les textures de tous les éléments composant la façade. En ce qui concerne les volets, des adaptations de teintes sont possibles,
- la création d'ouvertures qui sera privilégiée dans les parties non maçonnées. Sinon, la création de nouveaux percements dans les parties maçonnées est possible : elle se fera en cohérence avec la composition et les proportions des percements existants.

4.2 Constructions neuves :

Les façades de bâtiments neufs seront enduites, avec ou sans bardage.

Les constructions d'aspect bois feront l'objet d'une étude particulière d'intégration à l'environnement bâti existant.

Zone Ua – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ua-11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

4.3 Couleurs et textures pour toutes les constructions :

Enduits : ils seront de couleur gris-beige nuancé et seront choisis en s'inspirant de la couleur des bâtiments anciens.

Le blanc pur, le blanc cassé et les teintes agressives sont interdits sur :

- de grandes surfaces,
- les volets, menuiseries, garde-corps et portes de garages ou éléments assimilés,
- les boiseries de bardage ou de charpente.

Dans le cas des constructions d'aspect bois en tout ou partie :

- Les constructions seront traitées de manière contemporaine et ne feront pas référence à une architecture étrangère au lieu et notamment à l'aspect chalet,
- Les boiseries ne seront pas croisées dans les angles et en pleines façades,
- L'aspect rondins et madriers est prohibé,
- La teinte des boiseries sera brune ou bois naturel sans traitement.

5. Aspect des toitures :

5.1 Restauration (et extensions) :

Les présentes règles concernent les bâtiments anciens témoignages du patrimoine architectural local traditionnel (corps de fermes, maisons d'habitations, maisons de notables...) :

- Les restaurations de toitures devront préserver au maximum les caractéristiques des toitures d'origine tant dans leur volumétrie, dans leur implantation par rapport aux murs de façades que dans leur aspect.
- En ce qui concerne la couverture, la couleur des matériaux employés doit se rapprocher de celle de l'ardoise naturelle.

Zone Ua – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ua-11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

4.3 Couleurs et textures pour toutes les constructions :

Enduits : ils seront de couleur gris-beige nuancé et seront choisis en s'inspirant de la couleur des bâtiments anciens.

Le blanc pur, le blanc cassé et les teintes agressives sont interdits sur :

- de grandes surfaces,
- les volets, menuiseries, garde-corps et portes de garages ou éléments assimilés,
- les boiseries de bardage ou de charpente.

Dans le cas des constructions d'aspect bois en tout ou partie :

- Les constructions seront traitées de manière contemporaine et ne feront pas référence à une architecture étrangère au lieu et notamment à l'aspect chalet,
- Les boiseries ne seront pas croisées dans les angles et en pleines façades,
- L'aspect rondins et madriers est prohibé,
- La teinte des boiseries sera brune ou bois naturel sans traitement.

5. Aspect des toitures :

5.1 Restauration (et extensions) :

Les présentes règles concernent les bâtiments anciens témoignages du patrimoine architectural local traditionnel (corps de fermes, maisons d'habitations, maisons de notables...) :

- Les restaurations de toitures devront préserver au maximum les caractéristiques des toitures d'origine tant dans leur volumétrie, dans leur implantation par rapport aux murs de façades que dans leur aspect.
- En ce qui concerne la couverture, la couleur des matériaux employés doit se rapprocher de celle de l'ardoise naturelle.

Zone Ua – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ua-11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

5.2 Toitures des constructions neuves :

Construction principale :

Volumétrie : Elles doivent être à deux pans minimum, de pentes égales. Elles peuvent comporter des croupes.

Pente : La pente de la toiture principale doit être celle de la majorité des pentes des toitures environnantes. Elle doit être au minimum de 70 %.

Matériaux : La couleur des matériaux employés en couverture doit se rapprocher de celle de l'ardoise naturelle.

Faîtages : Le faîtage du volume principal sera disposé dans le sens de la plus grande longueur du bâtiment.

Les faîtages doivent être, dans la mesure du possible, dans la direction principale de celle de l'ensemble dans lequel le bâtiment s'intègre.

Débords de toiture : Ils mesureront au minimum 0,80 m.

Pour les extensions, la pente et l'aspect de la toiture existante pourront être repris.

Annexes :

- La pente peut être ramenée à 50 % pour les annexes accolées aux bâtiments principaux (excepté les vérandas).

- Il n'est pas fixé de pente minimum pour les vérandas, abris de jardins, et annexes non accolées.

- Dans les terrains en pente, lorsqu'elles s'intègrent au terrain naturel, il est admis pour les annexes ne comportant pas plus d'un seul niveau, des toitures terrasses recouvertes de terre végétale engazonnée ou aménagées en terrasse accessible.

5.3 Ouvertures en toitures :

Seules sont autorisées les fenêtres pour toit en pente (cf schéma ci-contre).



Zone Ua – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ua-11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

5.2 Toitures des constructions neuves :

Construction principale :

Volumétrie : Elles doivent être à deux pans minimum, de pentes égales. Elles peuvent comporter des croupes.

Pente : La pente de la toiture principale doit être celle de la majorité des pentes des toitures environnantes. Elle doit être au minimum de 70 %.

Matériaux : La couleur des matériaux employés en couverture doit se rapprocher de celle de l'ardoise naturelle.

Faîtages : Le faîtage du volume principal sera disposé dans le sens de la plus grande longueur du bâtiment.

Les faîtages doivent être, dans la mesure du possible, dans la direction principale de celle de l'ensemble dans lequel le bâtiment s'intègre.

Débords de toiture : Ils mesureront au minimum 0,80 m.

Pour les extensions, la pente et l'aspect de la toiture existante pourront être repris.

Annexes :

- La pente peut être ramenée à 50 % pour les annexes accolées aux bâtiments principaux (excepté les vérandas).

- Il n'est pas fixé de pente minimum pour les vérandas, abris de jardins, et annexes non accolées.

- Dans les terrains en pente, lorsqu'elles s'intègrent au terrain naturel, il est admis pour les annexes ne comportant pas plus d'un seul niveau, des toitures terrasses recouvertes de terre végétale engazonnée ou aménagées en terrasse accessible.

5.3 Ouvertures en toitures :

Seules sont autorisées les fenêtres pour toit en pente (cf schéma ci-contre).



Zone Ua – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ua-11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

5.4 Les capteurs solaires :

Afin de faciliter l'utilisation et le rendement de capteurs solaires, les règles concernant la pente et l'orientation de la toiture pourront être adaptées.

6. Clôtures :

Les clôtures ne sont pas obligatoires. Quand elles sont prévues, elles sont constituées de grilles, grillages ou tout autre dispositif à claire voie avec ou sans mur bahut.

Dans tous les cas, la hauteur totale de l'ouvrage ne peut dépasser 1,60 mètres, celle du mur bahut 0,60 mètre.

Quelle que soit leur hauteur, les murs anciens peuvent être réhabilités ou reconstruits à l'identique et poursuivis.

Toutefois, pour des raisons de sécurité publique :

- en bordure des voies ouvertes à la circulation, la hauteur des clôtures peut être limitée pour qu'elles ne constituent pas une gêne ou un danger,

- il pourra être demandé au pétitionnaire d'implanter son portail à 5 m de la voie.

7. Murets :

Les murets traditionnels en pierre devront être préservés et restaurés.

8. Architecture innovante :

Dans le cas de dispositions architecturales particulières et de recherche contemporaine, les dispositions du présent article pourront être adaptées.

Zone Ua – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ua-11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

5.4 Les capteurs solaires :

Afin de faciliter l'utilisation et le rendement de capteurs solaires, les règles concernant la pente et l'orientation de la toiture pourront être adaptées.

6. Clôtures :

Les clôtures ne sont pas obligatoires. Quand elles sont prévues, elles sont constituées de grilles, grillages ou tout autre dispositif à claire voie avec ou sans mur bahut.

Dans tous les cas, la hauteur totale de l'ouvrage ne peut dépasser 1,60 mètres, celle du mur bahut 0,60 mètre.

Quelle que soit leur hauteur, les murs anciens peuvent être réhabilités ou reconstruits à l'identique et poursuivis.

Toutefois, pour des raisons de sécurité publique :

- en bordure des voies ouvertes à la circulation, la hauteur des clôtures peut être limitée pour qu'elles ne constituent pas une gêne ou un danger,

- il pourra être demandé au pétitionnaire d'implanter son portail à 5 m de la voie.

7. Murets :

Les murets traditionnels en pierre devront être préservés et restaurés.

Cette disposition ne s'applique cependant pas à la construction d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

8. Architecture innovante :

Dans le cas de dispositions architecturales particulières et de recherche contemporaine, les dispositions du présent article pourront être adaptées.

Zone Ue – Avant mise en compatibilité**ARTICLE Ue-1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES**

Les occupations et utilisations du sol mentionnées ci-dessous sont interdites :

1. Les ouvertures de carrières
2. Les terrains de camping ou de parage des caravanes, excepté les aires réservées à l'accueil des gens du voyage ainsi que leurs équipements
3. Le stationnement isolé des caravanes et des camping-cars sauf dans deux cas :
 - s'il est lié à une habitation et s'effectue sur le même terrain
 - s'il est lié à une activité commerciale
4. Les affouillements et les exhaussements de sol non nécessaires à la réalisation des bâtiments
5. Les habitations légères de loisirs
6. Les bâtiments d'habitation autres que ceux autorisés en Ue 2
7. Tout stockage non lié à l'activité
8. Hors secteur Ue(c), les constructions à usage de commerce de détail
9. Dans le secteur Ue(p), est interdite toute activité, à l'exception de celles d'entretien des ouvrages et des périmètres de protection.
10. Dans les secteurs soumis au risque technologique, sont interdites toutes les utilisations et occupations non autorisées dans l'article 2.
11. Les constructions agricoles
12. Dans le secteur Ue(m), les constructions à usage de commerce dont la surface de vente est supérieure à 50 % de la SHON.
13. Dans le secteur Ue(s), les constructions et activités autres que les activités de services liées aux entreprises
14. Dans le secteur Ue(a), les constructions et activités autres celles liées au fonctionnement de l'aéroport.

Toutefois, les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires ne sont pas concernés par cet article.

Zone Ue – Après mise en compatibilité**ARTICLE Ue-1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES**

Les occupations et utilisations du sol mentionnées ci-dessous sont interdites :

1. Les ouvertures de carrières
2. Les terrains de camping ou de parage des caravanes, excepté les aires réservées à l'accueil des gens du voyage ainsi que leurs équipements
3. Le stationnement isolé des caravanes et des camping-cars sauf dans deux cas :
 - s'il est lié à une habitation et s'effectue sur le même terrain
 - s'il est lié à une activité commerciale
4. Les affouillements et les exhaussements de sol non nécessaires à la réalisation des bâtiments
5. Les habitations légères de loisirs
6. Les bâtiments d'habitation autres que ceux autorisés en Ue 2
7. Tout stockage non lié à l'activité
8. Hors secteur Ue(c), les constructions à usage de commerce de détail
9. Dans le secteur Ue(p), est interdite toute activité, à l'exception de celles d'entretien des ouvrages et des périmètres de protection.
10. Dans les secteurs soumis au risque technologique, sont interdites toutes les utilisations et occupations non autorisées dans l'article 2.
11. Les constructions agricoles
12. Dans le secteur Ue(m), les constructions à usage de commerce dont la surface de vente est supérieure à 50 % de la SHON.
13. Dans le secteur Ue(s), les constructions et activités autres que les activités de services liées aux entreprises
14. Dans le secteur Ue(a), les constructions et activités autres celles liées au fonctionnement de l'aéroport.

Toutefois, les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires ne sont pas concernés par cet article.

Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements, dépôts et les mesures en faveur de l'environnement nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires, ne sont pas concernés par cet article.

Zone Ue – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ue 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1. Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

1.1 Les constructions à usage d'habitation, à condition qu'elles soient intégrées à la volumétrie du bâtiment de l'activité et qu'elles soient nécessaires aux personnes assurant la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements.

Pour l'industrie : 1 logement autorisé d'une surface maximale de 80 m2 de surface hors œuvre nette par entreprise.

Pour l'artisanat : 1 logement autorisé, dont la surface ne doit pas être supérieure à 50 % de la surface liée à l'activité et ne pas dépasser 80 m2 de surface hors œuvre nette.

1.2 L'extension des habitations existantes sera limitée à 30 m2 de surface hors œuvre nette.

1.3 Hors secteur Ue(c), les surfaces commerciales ne sont admises que si elles sont liées à une activité de production sur place.

1.4 Les aménagements, constructions et installations nécessaires à l'usage cyclable, à la protection contre les crues, à la gestion des cours d'eau.

1.5. Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

Zone Ue – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ue 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1. Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

1.1 Les constructions à usage d'habitation, à condition qu'elles soient intégrées à la volumétrie du bâtiment de l'activité et qu'elles soient nécessaires aux personnes assurant la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements.

Pour l'industrie : 1 logement autorisé d'une surface maximale de 80 m2 de surface hors œuvre nette par entreprise.

Pour l'artisanat : 1 logement autorisé, dont la surface ne doit pas être supérieure à 50 % de la surface liée à l'activité et ne pas dépasser 80 m2 de surface hors œuvre nette.

1.2 L'extension des habitations existantes sera limitée à 30 m2 de surface hors œuvre nette.

1.3 Hors secteur Ue(c), les surfaces commerciales ne sont admises que si elles sont liées à une activité de production sur place.

1.4 Les aménagements, constructions et installations nécessaires à l'usage cyclable, à la protection contre les crues, à la gestion des cours d'eau.

1.5. Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

1.6 Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements, dépôts et les mesures en faveur de l'environnement nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet du réaménagement autoroutier du nœud de Chambéry, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publiques (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

Zone Ue – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ue 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1. Les voies entrant dans le champ d'application du présent article sont les voies publiques, les chemins ruraux, les voies privées ouvertes à la circulation publique, à l'exception des chemins exclusivement réservés aux piétons.

2. Reculs par rapport à l'autoroute :

Les constructions devront être implantées à une distance de 50 m minimum comptés depuis l'axe des voies (ce recul est reporté sur le plan de zonage).

3. Reculs par rapport autres voies : les constructions devront respecter un recul mesuré depuis la limite du domaine public de :

- 25 mètres le long de la Voie Rapide Urbaine,
- 15 mètres le long de l'avenue René Cassin pour les bâtiments principaux et 5 mètres de l'avenue René CASSIN en zone Uec pour les bâtiments annexes non accolés aux bâtiments principaux (de type station de lavage, station service, abris à chariots,...).
- 5 mètres pour les autres voies.
- 3 mètres minimum, pour les voies internes à la ZAC II Savoie Technolac.

Un recul spécifique sera à définir par le Conseil Municipal lors de la mise en service de la ligne Lyon-Turin.

4. Ces distances sont mesurées au nu du mur de la construction sans prise en compte des saillies. Elles s'appliquent au corps principal des bâtiments et devront être mise en œuvre dans le cas de reconstruction.

5. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- à la construction d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration 'Utilité Publique
- à la construction des clôtures et murets
- à l'extension des bâtiments existants qui ne respectent pas ces règles sous réserve que cette extension n'aggrave pas le recul existant.

Zone Ue – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ue 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1. Les voies entrant dans le champ d'application du présent article sont les voies publiques, les chemins ruraux, les voies privées ouvertes à la circulation publique, à l'exception des chemins exclusivement réservés aux piétons.

2. Reculs par rapport à l'autoroute :

Les constructions devront être implantées à une distance de 50 m minimum comptés depuis l'axe des voies (ce recul est reporté sur le plan de zonage).

3. Reculs par rapport autres voies : les constructions devront respecter un recul mesuré depuis la limite du domaine public de :

- 25 mètres le long de la Voie Rapide Urbaine,
- 15 mètres le long de l'avenue René Cassin pour les bâtiments principaux et 5 mètres de l'avenue René CASSIN en zone Uec pour les bâtiments annexes non accolés aux bâtiments principaux (de type station de lavage, station service, abris à chariots,...).
- 5 mètres pour les autres voies.
- 3 mètres minimum, pour les voies internes à la ZAC II Savoie Technolac.

Un recul spécifique sera à définir par le Conseil Municipal lors de la mise en service de la ligne Lyon-Turin.

4. Ces distances sont mesurées au nu du mur de la construction sans prise en compte des saillies. Elles s'appliquent au corps principal des bâtiments et devront être mise en œuvre dans le cas de reconstruction.

5. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- à la construction d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.
- à la construction d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.
- à la construction des clôtures et murets
- à l'extension des bâtiments existants qui ne respectent pas ces règles sous réserve que cette extension n'aggrave pas le recul existant.

Zone Ue – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ue 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1. La distance comptée horizontalement de tout point d'une construction au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à la moitié de la hauteur, mesurée à l'aplomb par rapport au terrain naturel avant travaux (ou au terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine), sans être inférieure à 5 mètres.

Une tolérance de 1 mètre est admise pour les corniches, débords de toiture et balcons, oriels et pergolas.

2. Toutefois, la construction en limite est autorisée dans deux cas :

- en cas de constructions simultanées de part et d'autre de la limite,
- en cas de constructions jouxtant un bâtiment existant érigé en limite de propriété.

3. Dans le cas où la parcelle jouxte un autre type de zone, une voie de chemin de fer non destinée à la desserte de la zone, une rivière, une piste cyclable, ou tout autre espace spécifique pouvant avoir un intérêt qualitatif, les constructions doivent être implantées à une distance de 10 mètres.

4. Ces distances sont mesurées au nu du mur de la construction sans prise en compte des saillies. Elles s'appliquent au corps principal des bâtiments et devront être mises en œuvre dans le cas de reconstruction.

5. Ces dispositions ne s'appliquent pas à la construction des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics, et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique ainsi qu'à la réalisation des clôtures et murets.

6. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions implantées dans la ZAC II Savoie Technolac (seule une distance de 3 mètres minimum sera exigée quelque soit la hauteur du bâtiment et quelque soit la zone jouxtée).

ARTICLE Ue 10 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant avant travaux jusqu'au sommet du bâtiment, ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

Cette hauteur ne doit pas excéder 20 mètres en général mais elle ne doit pas excéder la hauteur du bâtiment que l'on jouxte dans le cas de construction en limite.

Toutefois, cette hauteur pourra être limitée par des prescriptions notamment de la Direction Générale de l'Aviation Civile

Cet article 10 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Zone Ue – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ue 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1. La distance comptée horizontalement de tout point d'une construction au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à la moitié de la hauteur, mesurée à l'aplomb par rapport au terrain naturel avant travaux (ou au terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine), sans être inférieure à 5 mètres.

Une tolérance de 1 mètre est admise pour les corniches, débords de toiture et balcons, oriels et pergolas.

2. Toutefois, la construction en limite est autorisée dans deux cas :

- en cas de constructions simultanées de part et d'autre de la limite,
- en cas de constructions jouxtant un bâtiment existant érigé en limite de propriété.

3. Dans le cas où la parcelle jouxte un autre type de zone, une voie de chemin de fer non destinée à la desserte de la zone, une rivière, une piste cyclable, ou tout autre espace spécifique pouvant avoir un intérêt qualitatif, les constructions doivent être implantées à une distance de 10 mètres.

4. Ces distances sont mesurées au nu du mur de la construction sans prise en compte des saillies. Elles s'appliquent au corps principal des bâtiments et devront être mises en œuvre dans le cas de reconstruction.

5. Ces dispositions ne s'appliquent pas à la construction des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics, et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin **et nécessaires au réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry** dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets** ainsi qu'à la réalisation des clôtures et murets.

6. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions implantées dans la ZAC II Savoie Technolac (seule une distance de 3 mètres minimum sera exigée quel que soit la hauteur du bâtiment et quelque soit la zone jouxtée).

ARTICLE Ue 10 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant avant travaux jusqu'au sommet du bâtiment, ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

Cette hauteur ne doit pas excéder 20 mètres en général mais elle ne doit pas excéder la hauteur du bâtiment que l'on jouxte dans le cas de construction en limite.

Toutefois, cette hauteur pourra être limitée par des prescriptions notamment de la Direction Générale de l'Aviation Civile

Cet article 10 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry** dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets**.

Zone Ue – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ue 11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

1. Les dispositions de l'article R.111.21 du Code de l'Urbanisme sont applicables.

2. Bâtiments :

Les constructions devront s'orienter vers la création architecturale contemporaine, s'appuyant sur la culture architecturale et urbaine du lieu.

2.1 Façades :

Les constructions doivent être harmonieuses et compatibles avec le caractère des lieux, du site et du paysage. Les façades devront présenter un aspect fini et soigné.

2.2 Couleurs :

Les couleurs vives seront utilisées pour les structures, certains éléments linéaires ou pour souligner un élément architectural.

2.3 Edicules et bâtiments annexes :

D'une manière générale, les édicules ou bâtiments annexes tels que transformateurs, détendeur de gaz, chaufferie, etc... seront de préférence intégrés aux bâtiments principaux ou devront apparaître comme le prolongement naturel de l'architecture de ces derniers à moins qu'ils ne constituent en eux-mêmes un "événement" architectural. Ils ne doivent en aucun cas être réalisés avec des moyens de fortune.

Les réservoirs de liquide ou de gaz, situés à l'extérieur des bâtiments, seront cachés à la vue par des talus et des aménagements paysagers et leur installation sera conforme à la réglementation en vigueur.

2.4 Aires de stockage et dépôt à l'air libre :

Ils sont interdits le long de l'avenue René Cassin, de la Voie Rapide Urbaine et de la piste cyclable.

Les aires de stockage nécessaires au fonctionnement des entreprises ne seront autorisées que si elles sont masquées à la vue et si possible traitées en continuité et en harmonie avec l'architecture du bâtiment et avec le paysagement extérieur.

3. Clôtures :

Les clôtures ne sont pas obligatoires mais peuvent être imposées dans le respect de la continuité du paysage urbain.

Les clôtures autorisées sont à mailles carrées, de teinte gris galvanisé et d'une hauteur maximum de 2 mètres. Elles seront implantées à même le sol ou fixées sur une semelle en maçonnerie de 0,15 mètre.

Les haies vives mixtes sont autorisées et seront d'essences locales. Les haies mono-spécifiques de type thuyas ou lauriers sont interdites.

Cet article 11 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Zone Ue – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ue 11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

1. Les dispositions de l'article R.111.21 du Code de l'Urbanisme sont applicables.

2. Bâtiments :

Les constructions devront s'orienter vers la création architecturale contemporaine, s'appuyant sur la culture architecturale et urbaine du lieu.

2.1 Façades :

Les constructions doivent être harmonieuses et compatibles avec le caractère des lieux, du site et du paysage. Les façades devront présenter un aspect fini et soigné.

2.2 Couleurs :

Les couleurs vives seront utilisées pour les structures, certains éléments linéaires ou pour souligner un élément architectural.

2.3 Edicules et bâtiments annexes :

D'une manière générale, les édicules ou bâtiments annexes tels que transformateurs, détendeur de gaz, chaufferie, etc... seront de préférence intégrés aux bâtiments principaux ou devront apparaître comme le prolongement naturel de l'architecture de ces derniers à moins qu'ils ne constituent en eux-mêmes un "événement" architectural. Ils ne doivent en aucun cas être réalisés avec des moyens de fortune.

Les réservoirs de liquide ou de gaz, situés à l'extérieur des bâtiments, seront cachés à la vue par des talus et des aménagements paysagers et leur installation sera conforme à la réglementation en vigueur.

2.4 Aires de stockage et dépôt à l'air libre :

Ils sont interdits le long de l'avenue René Cassin, de la Voie Rapide Urbaine et de la piste cyclable.

Les aires de stockage nécessaires au fonctionnement des entreprises ne seront autorisées que si elles sont masquées à la vue et si possible traitées en continuité et en harmonie avec l'architecture du bâtiment et avec le paysagement extérieur.

3. Clôtures :

Les clôtures ne sont pas obligatoires mais peuvent être imposées dans le respect de la continuité du paysage urbain.

Les clôtures autorisées sont à mailles carrées, de teinte gris galvanisé et d'une hauteur maximum de 2 mètres. Elles seront implantées à même le sol ou fixées sur une semelle en maçonnerie de 0,15 mètre.

Les haies vives mixtes sont autorisées et seront d'essences locales. Les haies mono-spécifiques de type thuyas ou lauriers sont interdites.

Cet article 11 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry** dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets**.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1. Les nouvelles constructions non liées à l'activité agricole ou non nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont interdites.
2. Les installations et travaux divers prévus à l'article R.442.2 sont interdits à l'exception des affouillements et exhaussements de sols strictement nécessaires à l'activité agricole ou strictement liés au projet d'élargissement de l'autoroute A43.
3. En secteur As, toute nouvelle construction est interdite excepté les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Toutefois, les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires, ne sont pas concernés par cet article.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1. Les nouvelles constructions non liées à l'activité agricole ou non nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont interdites.
2. Les installations et travaux divers prévus à l'article R.442.2 sont interdits à l'exception des affouillements et exhaussements de sols strictement nécessaires à l'activité agricole ou strictement liés au projet d'élargissement de l'autoroute A43.
3. En secteur As, toute nouvelle construction est interdite excepté les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Toutefois, les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires, ne sont pas concernés par cet article.

Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements, dépôts et les mesures en faveur de l'environnement nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires, ne sont pas concernés par cet article.

Zone A – Avant mise en compatibilité**ARTICLE A 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES**

Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

1. Les constructions et installations reconnues indispensables à l'activité agricole, et notamment :
 - Les habitations indispensables à l'exploitation agricole. Un seul logement par exploitant est autorisé. Ce logement devra être intégré dans le volume du bâtiment de l'activité ou à une distance de 10 mètres maximum.
 - Le camping à la ferme et les aires naturelles de camping.
 - Les gîtes ruraux et fermes auberges ou les annexes touristiques des exploitations agricoles, à condition qu'ils soient aménagés sous le même toit que le logement de l'exploitant ou dans des bâtiments existants.
2. En limite de parcelle, le talutage sera au maximum de 1,00 mètre de haut sur 2,00 mètres de large.
3. Les constructions ci-dessus sont admises dans la mesure où elles peuvent être desservies par les équipements publics existants.
4. Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.
5. Démolitions :
 Dans toute la zone, les démolitions totales ou partielles d'immeubles sont soumises au permis de démolir.
 En ce qui concerne les constructions identifiées par une étoile, la démolition totale est interdite. La démolition partielle peut être autorisée uniquement si elle a pour objectif d'améliorer l'aspect de la construction.
6. Risque d'inondation :
 Les périmètres des zones 1, 2 et 3 sont reportés à titre indicatif sur les plans de zonage. Pour tout projet dans l'un de ces secteurs, il faut consulter la fiche réglementaire du PPRI correspondante (cf annexe en fin du règlement).

Zone A – Après mise en compatibilité**ARTICLE A 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES**

Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

1. Les constructions et installations reconnues indispensables à l'activité agricole, et notamment :
 - Les habitations indispensables à l'exploitation agricole. Un seul logement par exploitant est autorisé. Ce logement devra être intégré dans le volume du bâtiment de l'activité ou à une distance de 10 mètres maximum.
 - Le camping à la ferme et les aires naturelles de camping.
 - Les gîtes ruraux et fermes auberges ou les annexes touristiques des exploitations agricoles, à condition qu'ils soient aménagés sous le même toit que le logement de l'exploitant ou dans des bâtiments existants.
2. En limite de parcelle, le talutage sera au maximum de 1,00 mètre de haut sur 2,00 mètres de large.
3. Les constructions ci-dessus sont admises dans la mesure où elles peuvent être desservies par les équipements publics existants.
4. Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.
5. Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements, dépôts et les mesures en faveur de l'environnement nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet du réaménagement autoroutier du nœud de Chambéry, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publiques (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.
6. Démolitions :
 Dans toute la zone, les démolitions totales ou partielles d'immeubles sont soumises au permis de démolir.
 En ce qui concerne les constructions identifiées par une étoile, la démolition totale est interdite. La démolition partielle peut être autorisée uniquement si elle a pour objectif d'améliorer l'aspect de la construction.
7. Risque d'inondation :
 Les périmètres des zones 1, 2 et 3 sont reportés à titre indicatif sur les plans de zonage. Pour tout projet dans l'un de ces secteurs, il faut consulter la fiche réglementaire du PPRI correspondante (cf annexe en fin du règlement).

Zone A – Avant mise en compatibilité**ARTICLE A 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

1. Les voies entrant dans le champ d'application du présent article sont les voies publiques, les chemins ruraux, les voies privées ouvertes à la circulation publique, à l'exception des chemins exclusivement réservés aux piétons.

2. Les débords de toiture, les balcons, les auvents, les oriels et les pergolas, jusqu'à 1,20 mètres, ne seront pas pris en compte pour l'application de l'ensemble des règles édictées par le présent article.

3. Les règles d'implantation sont les suivantes :

Les constructions doivent respecter un recul de :

- a) pour les routes départementales (mesurées à l'axe) :
 - 14 mètres si la pente du terrain est inférieure à 20 %
 - 10 mètres si cette pente est égale ou supérieure à 20 %
- b) pour les autres voies automobiles (mesurées depuis la limite du domaine public) : 6 mètres.

4. Reculs par rapport à l'autoroute :

Les nouvelles constructions devront être implantées à une distance de 50 m minimum comptés depuis l'axe de l'autoroute (ce recul est reporté sur le plan de zonage).

5. Reculs par rapport à l'emprise ferroviaire

Les nouvelles constructions devront être implantées à une distance de 2 m minimum par rapport à l'emprise ferroviaire.

6. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- à la construction d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics
- à la construction des clôtures et murets
- à l'extension des bâtiments existants qui ne respectent pas ces règles sous réserve que cette extension soit réalisée dans le prolongement ou en retrait de la façade qui longe la voie
- aux ouvrages enterrés ne dépassant pas le sol naturel de plus de 0,50 mètre.

Cet article 6 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Zone A – Après mise en compatibilité**ARTICLE A 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

1. Les voies entrant dans le champ d'application du présent article sont les voies publiques, les chemins ruraux, les voies privées ouvertes à la circulation publique, à l'exception des chemins exclusivement réservés aux piétons.

2. Les débords de toiture, les balcons, les auvents, les oriels et les pergolas, jusqu'à 1,20 mètres, ne seront pas pris en compte pour l'application de l'ensemble des règles édictées par le présent article.

3. Les règles d'implantation sont les suivantes :

Les constructions doivent respecter un recul de :

- a) pour les routes départementales (mesurées à l'axe) :
 - 14 mètres si la pente du terrain est inférieure à 20 %
 - 10 mètres si cette pente est égale ou supérieure à 20 %
- b) pour les autres voies automobiles (mesurées depuis la limite du domaine public) : 6 mètres.

4. Reculs par rapport à l'autoroute :

Les nouvelles constructions devront être implantées à une distance de 50 m minimum comptés depuis l'axe de l'autoroute (ce recul est reporté sur le plan de zonage).

5. Reculs par rapport à l'emprise ferroviaire

Les nouvelles constructions devront être implantées à une distance de 2 m minimum par rapport à l'emprise ferroviaire.

6. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- à la construction d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics
- à la construction des clôtures et murets
- à l'extension des bâtiments existants qui ne respectent pas ces règles sous réserve que cette extension soit réalisée dans le prolongement ou en retrait de la façade qui longe la voie
- aux ouvrages enterrés ne dépassant pas le sol naturel de plus de 0,50 mètre.

Cet article 6 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry** dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets**.

Zone A – Avant mise en compatibilité**ARTICLE A 7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES****1. Implantation par rapport aux limites :**

La distance (D) comptée horizontalement de tout point du bâtiment à construire au point de la limite parcellaire qui est le plus rapproché doit être égale à la moitié de la hauteur du bâtiment (H) sans être inférieure à 4 mètres.

La hauteur des constructions (H) est mesurée, selon les cas, à l'égout du toit, au sommet de l'acrotère en cas de toiture terrasse, ou, en cas de mur pignon faisant face à la limite séparative, au point médian (qui se trouve au milieu) entre le sommet du faîtage et l'égout du toit le plus haut, jusqu'au terrain naturel avant travaux, ou au terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine.

Les débords de toiture, les balcons, les auvents, les oriels et les pergolas, jusqu'à 1,20 mètres, ne sont pas pris en compte pour l'application des règles édictées dans le présent article. De même, les escaliers extérieurs non clos d'une largeur inférieure à 1,20 mètres et desservant le premier niveau situé à 3,00 mètres au maximum au-dessus du sol ne sont pas pris en compte dans les mêmes conditions.

2. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- à la construction des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique
- à la réalisation des clôtures
- dans le cas de réhabilitation d'un bâtiment existant ou de reconstruction dans son volume d'origine

3. Implantation par rapport aux ruisseaux :

En bordure de ruisseau, toute construction nouvelle doit avoir un recul de 10 mètres minimum mesuré au sommet des berges.

Zone A – Après mise en compatibilité**ARTICLE A 7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES****1. Implantation par rapport aux limites :**

La distance (D) comptée horizontalement de tout point du bâtiment à construire au point de la limite parcellaire qui est le plus rapproché doit être égale à la moitié de la hauteur du bâtiment (H) sans être inférieure à 4 mètres.

La hauteur des constructions (H) est mesurée, selon les cas, à l'égout du toit, au sommet de l'acrotère en cas de toiture terrasse, ou, en cas de mur pignon faisant face à la limite séparative, au point médian (qui se trouve au milieu) entre le sommet du faîtage et l'égout du toit le plus haut, jusqu'au terrain naturel avant travaux, ou au terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine.

Les débords de toiture, les balcons, les auvents, les oriels et les pergolas, jusqu'à 1,20 mètres, ne sont pas pris en compte pour l'application des règles édictées dans le présent article. De même, les escaliers extérieurs non clos d'une largeur inférieure à 1,20 mètres et desservant le premier niveau situé à 3,00 mètres au maximum au-dessus du sol ne sont pas pris en compte dans les mêmes conditions.

2. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- à la construction des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry** dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets**
- à la réalisation des clôtures
- dans le cas de réhabilitation d'un bâtiment existant ou de reconstruction dans son volume d'origine

3. Implantation par rapport aux ruisseaux :

En bordure de ruisseau, toute construction nouvelle doit avoir un recul de 10 mètres minimum mesuré au sommet des berges.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

1. Objectifs :

1.1 L'objectif est de prendre en compte et de s'inspirer de l'architecture locale traditionnelle et :

- a) de pousser les constructions nouvelles à se fondre dans les tonalités et les caractéristiques des hameaux et villages dans lesquels elles doivent prendre place
- b) de faire en sorte que les bâtiments anciens soient réhabilités dans le respect de leurs caractéristiques architecturales.

1.2 Les divers modes d'occupation et utilisation du sol ne doivent pas, par leur implantation ou leur aspect extérieur, porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

1.3 Les dispositions du présent article s'appliquent aux bâtiments principaux et à leurs annexes fonctionnelles.

2. Implantation des constructions :

Les constructions, par leur composition et leur accès, doivent s'adapter au terrain naturel, sans modification importante des pentes de celui-ci.

Afin d'assurer une bonne adaptation au terrain, les mouvements de terre qui ne sont pas liés à la construction ou à sa desserte sont limités à 1,50 mètres au-dessus ou au-dessous du terrain naturel. En limite de parcelle, le talutage sera au maximum de 1,00 mètre de haut sur 2,00 mètres de large.

3. Bâtiment d'exploitation agricole :

L'article R 111.21 du Code de l'Urbanisme est applicable.

Les façades pourront associer des murs en maçonnerie enduite de teinte gris beige et des parois de teinte brune ou en bois naturel.

Les couvertures seront de teinte gris ardoise.

4. Réhabilitation du patrimoine bâti :

Les règles qui s'appliquent sont celles de la zone Ua.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions liées à la réalisation et au fonctionnement de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

1. Objectifs :

1.1 L'objectif est de prendre en compte et de s'inspirer de l'architecture locale traditionnelle et :

- a) de pousser les constructions nouvelles à se fondre dans les tonalités et les caractéristiques des hameaux et villages dans lesquels elles doivent prendre place
- b) de faire en sorte que les bâtiments anciens soient réhabilités dans le respect de leurs caractéristiques architecturales.

1.2 Les divers modes d'occupation et utilisation du sol ne doivent pas, par leur implantation ou leur aspect extérieur, porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

1.3 Les dispositions du présent article s'appliquent aux bâtiments principaux et à leurs annexes fonctionnelles.

2. Implantation des constructions :

Les constructions, par leur composition et leur accès, doivent s'adapter au terrain naturel, sans modification importante des pentes de celui-ci.

Afin d'assurer une bonne adaptation au terrain, les mouvements de terre qui ne sont pas liés à la construction ou à sa desserte sont limités à 1,50 mètres au-dessus ou au-dessous du terrain naturel. En limite de parcelle, le talutage sera au maximum de 1,00 mètre de haut sur 2,00 mètres de large.

3. Bâtiment d'exploitation agricole :

L'article R 111.21 du Code de l'Urbanisme est applicable.

Les façades pourront associer des murs en maçonnerie enduite de teinte gris beige et des parois de teinte brune ou en bois naturel.

Les couvertures seront de teinte gris ardoise.

4. Réhabilitation du patrimoine bâti :

Les règles qui s'appliquent sont celles de la zone Ua.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions liées à la réalisation et au fonctionnement de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin **ni aux aménagements liés au projet du réaménagement autoroutier du nœud de Chambéry.**

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Tout ce qui n'est pas mentionné dans l'article 2 est interdit et en particulier :

1. En secteur Np :

Sont interdits toutes activités et/ou rejets susceptibles d'altérer la qualité de l'eau. En particulier, toute nouvelle construction y est interdite.

D'une manière plus générale, sont interdites l'ensemble des utilisations et installations listées dans le rapport hydrogéologique (joint en annexe).

2. En secteur Nh :

Les occupations et utilisations du sol néfastes au caractère des zones de marais, en particulier les mises en culture ou en boisement ainsi que les interventions de toute nature contribuant à l'assèchement, sont interdits ainsi que les drainages et remblaiements sauf ceux liés à une gestion écologique justifiée ou strictement liés au projet d'élargissement de l'autoroute A43 .

Toutefois, les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires, ne sont pas concernés par cet article.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Tout ce qui n'est pas mentionné dans l'article 2 est interdit et en particulier :

1. En secteur Np :

Sont interdits toutes activités et/ou rejets susceptibles d'altérer la qualité de l'eau. En particulier, toute nouvelle construction y est interdite.

D'une manière plus générale, sont interdites l'ensemble des utilisations et installations listées dans le rapport hydrogéologique (joint en annexe).

2. En secteur Nh :

Les occupations et utilisations du sol néfastes au caractère des zones de marais, en particulier les mises en culture ou en boisement ainsi que les interventions de toute nature contribuant à l'assèchement, sont interdits ainsi que les drainages et remblaiements sauf ceux liés à une gestion écologique justifiée ou strictement liés au projet d'élargissement de l'autoroute A43 .

Toutefois, les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires, ne sont pas concernés par cet article.

Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements, dépôts et les mesures en faveur de l'environnement nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires, ne sont pas concernés par cet article.

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1. Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

1.1 Dans l'ensemble de la zone N, sont autorisés (sauf en Np) :

- Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et travaux d'infrastructures et les installations d'intérêt général telles que les postes de transformation E.D.F., stations de pompage, réservoir d'eau, stations d'épuration
- Les constructions et équipements directement liés et nécessaires à l'activité forestière.
- L'extension des bâtiments agricoles existants.
- Les équipements publics ou installations nécessaires à la pratique sportive, aux activités de loisir et à l'enseignement
- Les aménagements, constructions et installations nécessaires à l'usage cyclable, à la protection contre les crues, à la gestion des cours d'eau
- Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

1.2 En zone N et secteur Nu, un bâtiment agricole désaffecté dont la sauvegarde est souhaitable peut être réaffecté à l'habitation dans la mesure où :

- son alimentation en eau potable est possible par le réseau public ou par une source privée répondant aux normes de salubrité publique.
- son assainissement est possible.
- il est desservi par une voie dont les caractéristiques répondent aux besoins de l'opération projetée.
- son volume et ses murs extérieurs sont conservés à l'exception d'éventuelles ouvertures qui devront préserver le caractère de son architecture.
- le stationnement des véhicules correspondant aux besoins de l'opération projetée doit être assuré en dehors des voies publiques.
- le bâtiment et son accès ne sont pas soumis à des risques naturels.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1. Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

1.1 Dans l'ensemble de la zone N, sont autorisés (sauf en Np) :

- Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et travaux d'infrastructures et les installations d'intérêt général telles que les postes de transformation E.D.F., stations de pompage, réservoir d'eau, stations d'épuration
- Les constructions et équipements directement liés et nécessaires à l'activité forestière.
- L'extension des bâtiments agricoles existants.
- Les équipements publics ou installations nécessaires à la pratique sportive, aux activités de loisir et à l'enseignement
- Les aménagements, constructions et installations nécessaires à l'usage cyclable, à la protection contre les crues, à la gestion des cours d'eau
- Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.
- Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements, dépôts et les mesures en faveur de l'environnement nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet du réaménagement autoroutier du nœud de Chambéry, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publiques (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

1.2 En zone N et secteur Nu, un bâtiment agricole désaffecté dont la sauvegarde est souhaitable peut être réaffecté à l'habitation dans la mesure où :

- son alimentation en eau potable est possible par le réseau public ou par une source privée répondant aux normes de salubrité publique.
- son assainissement est possible.
- il est desservi par une voie dont les caractéristiques répondent aux besoins de l'opération projetée.
- son volume et ses murs extérieurs sont conservés à l'exception d'éventuelles ouvertures qui devront préserver le caractère de son architecture.
- le stationnement des véhicules correspondant aux besoins de l'opération projetée doit être assuré en dehors des voies publiques.
- le bâtiment et son accès ne sont pas soumis à des risques naturels.

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1.3 En secteur Na :

Sont seuls autorisés :

- les réhabilitations, les extensions mesurées, le changement de destination des constructions et les piscines enterrées, sous réserve de préserver l'intégrité de l'ensemble.
- Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

1.4 En secteur Nu, sont seuls autorisés :

- Les restaurations dans le volume.
- L'amélioration des habitations existantes et leur extension mesurée.
- Les annexes à condition qu'elles soient implantées sur le même îlot de propriété que la construction principale.
- Les démolitions reconstructions, dans la limite de 120 m2 de SHON créée
- Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

1.5 En secteur Nh, pourront être autorisées les installations liées à une mise en valeur du site ou à sa découverte (observatoire...) ainsi que les bassins de rétention.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1.3 En secteur Na :

Sont seuls autorisés :

- les réhabilitations, les extensions mesurées, le changement de destination des constructions et les piscines enterrées, sous réserve de préserver l'intégrité de l'ensemble.
- Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

1.4 En secteur Nu, sont seuls autorisés :

- Les restaurations dans le volume.
- L'amélioration des habitations existantes et leur extension mesurée.
- Les annexes à condition qu'elles soient implantées sur le même îlot de propriété que la construction principale.
- Les démolitions reconstructions, dans la limite de 120 m2 de SHON créée
- Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

1.5 En secteur Nh, pourront être autorisées :

- les installations liées à une mise en valeur du site ou à sa découverte (observatoire...) ainsi que les bassins de rétention.
- Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements, dépôts et les mesures en faveur de l'environnement nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet du réaménagement autoroutier du nœud de Chambéry, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publiques (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1.6 En secteur Nc, sont autorisés les affouillements et exhaussements liés aux activités des carrières du Tremblay

En sous-secteur Ncc, sont autorisés :

- - Les constructions et installations de traitement nécessaires à l'exploitation et à la valorisation des ressources naturelles du sous-sol ainsi qu'au recyclage des matériaux issus de la déconstruction et des travaux publics
- - Le stockage des matériaux valorisables
- - Les affouillements et exhaussements liés aux activités de valorisation de matériaux

1.7 Démolitions :

En secteurs Na et Nu, les démolitions totales ou partielles d'immeubles sont soumises au permis de démolir.

En ce qui concerne les constructions identifiées par une étoile, la démolition totale est interdite. La démolition partielle peut être autorisée uniquement si elle a pour objectif d'améliorer l'aspect de la construction.

2. Les occupations et utilisations du sol ci-dessus ne devront pas :

2.1 avoir des conséquences dommageables pour l'environnement et le paysage.

2.2 conduire à la destruction d'espaces boisés, réserve faite pour la création de servitudes d'entretien des berges et pour les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

2.3 présenter un risque de nuisance ou compromettre la stabilité des sols.

3. Risque d'inondation :

Les périmètres des zones 1, 2 et 3 sont reportés à titre indicatif sur les plans de zonage. Pour tout projet dans l'un de ces secteurs, il faut consulter la fiche réglementaire du PPRI correspondante (cf annexe en fin du règlement).

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1.6 En secteur Nc, sont autorisés les affouillements et exhaussements liés aux activités des carrières du Tremblay

En sous-secteur Ncc, sont autorisés :

- - Les constructions et installations de traitement nécessaires à l'exploitation et à la valorisation des ressources naturelles du sous-sol ainsi qu'au recyclage des matériaux issus de la déconstruction et des travaux publics
- - Le stockage des matériaux valorisables
- - Les affouillements et exhaussements liés aux activités de valorisation de matériaux

1.7 Démolitions :

En secteurs Na et Nu, les démolitions totales ou partielles d'immeubles sont soumises au permis de démolir.

En ce qui concerne les constructions identifiées par une étoile, la démolition totale est interdite. La démolition partielle peut être autorisée uniquement si elle a pour objectif d'améliorer l'aspect de la construction.

2. Les occupations et utilisations du sol ci-dessus ne devront pas :

2.1 avoir des conséquences dommageables pour l'environnement et le paysage.

2.2 conduire à la destruction d'espaces boisés, réserve faite pour la création de servitudes d'entretien des berges et pour les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry**, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) **de chacun de ces projets**, ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

2.3 présenter un risque de nuisance ou compromettre la stabilité des sols.

3. Risque d'inondation :

Les périmètres des zones 1, 2 et 3 sont reportés à titre indicatif sur les plans de zonage. Pour tout projet dans l'un de ces secteurs, il faut consulter la fiche réglementaire du PPRI correspondante (cf annexe en fin du règlement).

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1. Implantation par rapport aux limites :

La distance (D) comptée horizontalement de tout point du bâtiment à construire au point de la limite parcellaire qui est le plus rapproché doit être égale à la moitié de la hauteur du bâtiment (H) sans être inférieure à 4 mètres.

La hauteur des constructions (H) est mesurée, selon les cas, à l'égout du toit, au sommet de l'acrotère en cas de toiture terrasse, ou, en cas de mur pignon faisant face à la limite séparative, au point médian (qui se trouve au milieu) entre le sommet du faîtage et l'égout du toit le plus haut,

jusqu'au terrain naturel avant travaux, ou au terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine.

Les débords de toiture, les balcons, les auvents, les oriel et les pergolas, jusqu'à 1,20 mètres, ne sont pas pris en compte pour l'application des règles édictées dans le présent article. De même, les escaliers extérieurs non clos d'une largeur inférieure à 1,20 mètres et desservant le premier niveau situé à 3,00 mètres au maximum au-dessus du sol ne sont pas pris en compte dans les mêmes conditions.

2. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- à la construction des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics
- à la réalisation des clôtures
- dans le cas de réhabilitation d'un bâtiment existant ou de reconstruction dans son volume d'origine

3. Implantation par rapport aux ruisseaux :

En bordure de ruisseau, toute construction nouvelle doit avoir un recul de 10 mètres minimum au sommet des berges.

Cet article 7 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1. Implantation par rapport aux limites :

La distance (D) comptée horizontalement de tout point du bâtiment à construire au point de la limite parcellaire qui est le plus rapproché doit être égale à la moitié de la hauteur du bâtiment (H) sans être inférieure à 4 mètres.

La hauteur des constructions (H) est mesurée, selon les cas, à l'égout du toit, au sommet de l'acrotère en cas de toiture terrasse, ou, en cas de mur pignon faisant face à la limite séparative, au point médian (qui se trouve au milieu) entre le sommet du faîtage et l'égout du toit le plus haut,

jusqu'au terrain naturel avant travaux, ou au terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine.

Les débords de toiture, les balcons, les auvents, les oriel et les pergolas, jusqu'à 1,20 mètres, ne sont pas pris en compte pour l'application des règles édictées dans le présent article. De même, les escaliers extérieurs non clos d'une largeur inférieure à 1,20 mètres et desservant le premier niveau situé à 3,00 mètres au maximum au-dessus du sol ne sont pas pris en compte dans les mêmes conditions.

2. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- à la construction des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics
- à la réalisation des clôtures
- dans le cas de réhabilitation d'un bâtiment existant ou de reconstruction dans son volume d'origine

3. Implantation par rapport aux ruisseaux :

En bordure de ruisseau, toute construction nouvelle doit avoir un recul de 10 mètres minimum au sommet des berges.

Cet article 7 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry** dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets**.

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

1. Intervention sur les bâtiments existants excepté en zone Ncc :

Les extensions ne pourront dépasser la hauteur du volume existant

2. Constructions neuves excepté en zone Ncc :

La hauteur des constructions n'excèdera pas 6.00 m à l'égout de toiture jusqu'au :

- terrain naturel avant travaux,
- terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine.

3. En zone Ncc, intervention sur les bâtiments existants, et constructions et installations neuves :

La hauteur des constructions et installations n'excèdera pas 20 m à l'égout de toiture jusqu'au :

- terrain naturel avant travaux,
- terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine.

Cet article 10 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

1. Intervention sur les bâtiments existants excepté en zone Ncc :

Les extensions ne pourront dépasser la hauteur du volume existant

2. Constructions neuves excepté en zone Ncc :

La hauteur des constructions n'excèdera pas 6.00 m à l'égout de toiture jusqu'au :

- terrain naturel avant travaux,
- terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine.

3. En zone Ncc, intervention sur les bâtiments existants, et constructions et installations neuves :

La hauteur des constructions et installations n'excèdera pas 20 m à l'égout de toiture jusqu'au :

- terrain naturel avant travaux,
- terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine.

Cet article 10 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry** dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets**.

ARTICLE N 11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

1. Objectifs :

1.1 L'objectif est de prendre en compte et de s'inspirer de l'architecture locale traditionnelle et :

- a) de pousser les constructions nouvelles à se fondre dans les tonalités et les caractéristiques des hameaux et villages dans lesquels elles doivent prendre place
- b) de faire en sorte que les bâtiments anciens soient réhabilités dans le respect de leurs caractéristiques architecturales.

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

1. Objectifs :

1.1 L'objectif est de prendre en compte et de s'inspirer de l'architecture locale traditionnelle et :

- a) de pousser les constructions nouvelles à se fondre dans les tonalités et les caractéristiques des hameaux et villages dans lesquels elles doivent prendre place
- b) de faire en sorte que les bâtiments anciens soient réhabilités dans le respect de leurs caractéristiques architecturales.

1.2 Les divers modes d'occupation et utilisation du sol ne doivent pas, par leur implantation ou leur aspect extérieur, porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

1.3 Les dispositions du présent article s'appliquent aux bâtiments principaux et à leurs annexes fonctionnelles.

2. Implantation des constructions :

Les constructions, par leur composition et leur accès, doivent s'adapter au terrain naturel, sans modification importante des pentes de celui-ci.

Afin d'assurer une bonne adaptation au terrain, les mouvements de terre qui ne sont pas liés à la construction ou à sa desserte sont limités à 1,50 mètres au-dessus ou au-dessous du terrain naturel. En limite de parcelle, le talutage sera au maximum de 1,00 mètre de haut sur 2,00 mètres de large.

3. L'article R 111.21 du Code de l'Urbanisme est applicable.

4. Réhabilitation du patrimoine bâti :

Les règles qui s'appliquent sont celles de la zone Ua.

Cet article 11 ne s'applique pas :

- aux constructions et installations autorisées en sous-secteur Ncc
- aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

1. Objectifs :

1.1 L'objectif est de prendre en compte et de s'inspirer de l'architecture locale traditionnelle et :

- a) de pousser les constructions nouvelles à se fondre dans les tonalités et les caractéristiques des hameaux et villages dans lesquels elles doivent prendre place
- b) de faire en sorte que les bâtiments anciens soient réhabilités dans le respect de leurs caractéristiques architecturales.

1.2 Les divers modes d'occupation et utilisation du sol ne doivent pas, par leur implantation ou leur aspect extérieur, porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

1.3 Les dispositions du présent article s'appliquent aux bâtiments principaux et à leurs annexes fonctionnelles.

2. Implantation des constructions :

Les constructions, par leur composition et leur accès, doivent s'adapter au terrain naturel, sans modification importante des pentes de celui-ci.

Afin d'assurer une bonne adaptation au terrain, les mouvements de terre qui ne sont pas liés à la construction ou à sa desserte sont limités à 1,50 mètres au-dessus ou au-dessous du terrain naturel. En limite de parcelle, le talutage sera au maximum de 1,00 mètre de haut sur 2,00 mètres de large.

3. L'article R 111.21 du Code de l'Urbanisme est applicable.

4. Réhabilitation du patrimoine bâti :

Les règles qui s'appliquent sont celles de la zone Ua.

Cet article 11 ne s'applique pas :

- aux constructions et installations autorisées en sous-secteur Ncc
- aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin **et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry** dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique **de chacun de ces projets.**

4.3. LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

Le tableau des emplacements réservés est indiqué dans le plan de zonage. Il constitue également une pièce à part de ce PLU qu'il convient de modifier.

Les modifications apportées pour la mise en compatibilité sont rédigées **en rouge**.

Avant mise en compatibilité

INDEX	DESIGNATION DE L'OPERATION	Collectivité ou EPCI bénéficiaire
Voirie - stationnement :		
ER 2	Elargissement de la rue Joseph et Humbert Richard	Commune
ER 3	Elargissement de voirie (antenne avenue Costa Beauregard)	Commune
ER 4	Elargissement rue du Cheminet	Commune
ER 5	Création de voirie : liaison zone des Landiers - Plan Nord	Commune
Equipements publics :		
ER 7	Extension de l'Ecole Louis PERGAUD	Commune
ER 8	Equipements publics, butte de l'église	Commune
ER 9	Extension du cimetière	Commune
ER 10	Extension de la Gendarmerie	Commune
Parcs - jardins - chemins piétons :		
ER 11	Extension parc de sports, côté Est	Commune
ER 14	Espace vert avenue Michellier	Commune
ER 15	La Tessonnière : réserve en vue d'un aménagement global parcs et équipements publics	Commune
ER 16	Aménagement espaces verts et cheminement piétonnier rue Daniel Ro	Commune
ER 17	Création d'un espace vert public	Commune
Accueil des gens du voyage :		
ER 18	Aménagement d'une aire publique d'accueil pour les gens du voyage	Commune
Aménagements dans les villages :		
ER 19	Aménagement d'un parking au Tremblay	Commune
ER 20	Création d'un espace public au Tremblay	Commune
ER 21	Elargissement de la route de l'Ecole du Tremblay	Commune
ER 23	Création de chemin public au Plan	Commune
ER 24	Elargissement du chemin rural et restauration du ruisseau aux Cattis	Commune
ER 25	Création d'un espace public autour du four des Janons	Commune
ER 26	Elargissement de la RD 3 à la Villette	Commune
ER 27	Aménagement d'une place à Montarlet	Commune
ER 29	Aménagement d'un espace public à Pouly autour du four	Commune
ER 30	Aménagement d'un espace public aux Creux autour du four	Commune
Aménagements hydro-écologiques :		
ER 31	Aménagement des berges du Nant Bruyant	Commune
ER 32	Bras de décharge de la Lysse	SICEC
ER 33	Aménagement rive gauche du ruisseau des marais	Commune
ER 34	Aménagement rive gauche de la Lysse et création de voirie (voir ER n	Commune
ER 35	Aménagement rive droite de la Lysse (ZAC des Landiers)	Commune
Cheminements piétons et cyclables		
ER 36	Aménagement d'une piste cyclable	Commune
ER 37	Passage piéton à créer (La Tessonnière)	Commune
Prescrits par mise en compatibilité		
ER 38	Itinéraire d'accès au tunnel Franco Italien du Lyon Turin	SNCF RESEAU
ER 39	Autoroute A43 - Elargissement à 3 voies de la montée de l'Epine	AREA

Après mise en compatibilité

INDEX	DESIGNATION DE L'OPERATION	Collectivité ou EPCI bénéficiaire
Voirie - stationnement :		
ER 2	Elargissement de la rue Joseph et Humbert Richard	Commune
ER 3	Elargissement de voirie (antenne avenue Costa Beauregard)	Commune
ER 4	Elargissement rue du Cheminet	Commune
ER 5	Création de voirie : liaison zone des Landiers - Plan Nord	Commune
Equipements publics :		
ER 7	Extension de l'Ecole Louis PERGAUD	Commune
ER 8	Equipements publics, butte de l'église	Commune
ER 9	Extension du cimetière	Commune
ER 10	Extension de la Gendarmerie	Commune
Parcs - jardins - chemins piétons :		
ER 11	Extension parc de sports, côté Est	Commune
ER 14	Espace vert avenue Michellier	Commune
ER 15	La Tessonnière : réserve en vue d'un aménagement global parcs et équipements publics	Commune
ER 16	Aménagement espaces verts et cheminement piétonnier rue Daniel Ro	Commune
ER 17	Création d'un espace vert public	Commune
Accueil des gens du voyage :		
ER 18	Aménagement d'une aire publique d'accueil pour les gens du voyage	Commune
Aménagements dans les villages :		
ER 19	Aménagement d'un parking au Tremblay	Commune
ER 20	Création d'un espace public au Tremblay	Commune
ER 21	Elargissement de la route de l'Ecole du Tremblay	Commune
ER 23	Création de chemin public au Plan	Commune
ER 24	Elargissement du chemin rural et restauration du ruisseau aux Cattis	Commune
ER 25	Création d'un espace public autour du four des Janons	Commune
ER 26	Elargissement de la RD 3 à la Villette	Commune
ER 27	Aménagement d'une place à Montarlet	Commune
ER 29	Aménagement d'un espace public à Pouly autour du four	Commune
ER 30	Aménagement d'un espace public aux Creux autour du four	Commune
Aménagements hydro-écologiques :		
ER 31	Aménagement des berges du Nant Bruyant	Commune
ER 32	Bras de décharge de la Lysse	SICEC
ER 33	Aménagement rive gauche du ruisseau des marais	Commune
ER 34	Aménagement rive gauche de la Lysse et création de voirie (voir ER n	Commune
ER 35	Aménagement rive droite de la Lysse (ZAC des Landiers)	Commune
Cheminements piétons et cyclables		
ER 36	Aménagement d'une piste cyclable	Commune
ER 37	Passage piéton à créer (La Tessonnière)	Commune
Prescrits par mise en compatibilité		
ER 38	Itinéraire d'accès au tunnel Franco Italien du Lyon Turin	SNCF RESEAU
ER 39	Autoroute A43 - Elargissement à 3 voies de la montée de l'Epine	AREA
ER 40	Réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry	AREA

5. COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNÉS AUX ARTICLES L.131-4 ET L.131-5 DU CODE DE L'URBANISME

Conformément aux articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme :

« Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu ainsi que les cartes communales sont compatibles avec :

1° Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L.141-1 ;

2° Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n°83-8 du 7 janvier 1983 ;

3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L.1214-1 du code des transports ;

4° Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L.302-1 du code de la construction et de l'habitation ;

5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports conformément à l'article L.112-4.

Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu prennent en compte le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L.229-26 du code de l'environnement. »

Le territoire de Chambéry est concerné par :

- Le SCOT Métropole Savoie, approuvé le 21 juin 2005. Sa modification n°1 a été approuvée le 14 décembre 2013. Il a fait l'objet d'une procédure de déclaration de projet n°1 valant mise en compatibilité en date du 17/12/2016. La révision générale du SCOT a été prescrite en date du 25/03/2017 ;
- Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de Chambéry Métropole, adopté en 2004 ;
- Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de l'agglomération chambérienne 2014/2019, adopté le 19/12/2013 ;
- Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'Aéroport de Chambéry, approuvé le 31/07/2009 ;
- Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) Rhône-Alpes, approuvé le 17/04/2014.

5.1. SCOT MÉTROPOLE SAVOIE

Le dossier du SCOT comporte trois parties :

- Un rapport de présentation, qui établit un diagnostic, analyse l'état initial de l'environnement et évalue les besoins du territoire ;
- Un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), qui expose les grands choix stratégiques retenus ;
- Un Document d'Orientations et d'Objectif (DOO), qui rassemble les prescriptions opposables et préconisations permettant la mise en œuvre des objectifs annoncés dans le PADD.

○ Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le SCOT insiste surtout sur le développement de l'usage des transports collectifs et des autres modes alternatifs à la voiture (p87) :

■ **Un nouveau parking de covoiturage va être construit. L'accès se fera à proximité de la rue Denis Papin et de l'arrêt de bus « Emmaüs » sur la ligne 5 (environ 200 mètres). Cette ligne relie le centre de la Motte-Servolex au centre de Chambéry.**

La Voie Rapide Urbaine constitue une véritable épine dorsale autour de laquelle s'organise tout le réseau routier de l'agglomération chambérienne. Il convient donc d'améliorer les accès à cette voie pour y canaliser d'avantage le trafic (p88) :

■ **Bien que le projet ne figure pas au SCOT, une de ses finalités est bien de fluidifier et d'améliorer le trafic sur la VRU.**

D'une façon générale et systématique, les secteurs inventoriés dans le cadre du chapitre relatif à « l'état initial de l'environnement » (ZNIEFF, Natura 2000, arrêtés de biotopes...) sont pris en compte par le SCOT qui participera ainsi à leur protection. La ZNIEFF de type 1 dite du « Pré Lombard » à la Motte-Servolex, dont une partie importante a été drainée et plantée en maïs, a en fait vocation à retourner dans son état initial de zone humide, perspective très cohérente avec la «renaturation» de la Lysse et le «méandrage» du ruisseau des Marais prévus au contrat de bassin versant du lac du Bourget (p94) :

■ **Sur la carte « Équilibre Développement / Protection » du PADD, cette ZNIEFF est en espace naturel à protéger à l'exception de la zone où sera situé le projet qui est un pôle préférentiel d'urbanisation à dominantes d'activités sur le secteur des Épinettes. Le projet respecte donc les préconisations du SCOT.**

Dans certains secteurs sensibles sur le plan paysager, l'insertion des projets d'urbanisation doit être spécialement soignée dans deux cas principaux ; soit pour minimiser leur impact sur le paysage à dominante naturelle, soit pour optimiser leur «greffe» sur les parties actuellement urbanisées, notamment auprès des villages et hameaux existants (p94) :

■ **Le seul espace à protéger figurant dans le SCOT est une zone à enjeu paysager entre le Carré et l'A41, des mesures paysagères sont intégrées à la réalisation du projet.**

Document d'Orientations Générales (DOG)

Le DOG prévoit un développement maîtrisé des secteurs mal desservis ou non desservis par les transports collectifs. Ces secteurs seront le siège d'un développement maîtrisé afin d'éviter une explosion des déplacements en voiture individuelle (p115) :

- Le projet n'a pas vocation à développer le transport individuel mais à fluidifier le trafic. Un nouveau parking de covoiturage sera accessible depuis une desserte locale (rue Denis Papin).

Les projets routiers prévus au SCOT sont tous d'une certaine ampleur. D'autres projets de moindre envergure pourront être prévus par les collectivités si, dans leur finalité, ils ne sont pas contraires à ceux qui figurent au SCOT et s'ils ne vont pas à l'encontre des objectifs généraux de développement des transports collectifs. (p115)

- Le réaménagement du nœud de Chambéry est un projet non prévu au SCOT. Il n'est pas contraire à ceux indiqués dans le SCOT et n'a pas vocation à développer le transport individuel mais à fluidifier le trafic.

Les orientations du DOG concernant les espaces à protéger pour des motifs agricoles et/ou paysagers sont les suivants. Les secteurs correspondants sur la carte ne sont pas délimités au sens de l'article R. 122-3 du Code de l'urbanisme car leurs limites sont volontairement floues, rendant impossible l'identification précise des parcelles concernées. La délimitation précise de ces secteurs à protéger se fera par l'intermédiaire des PLU ou des cartes communales. Elle laisse aux communes ou EPCI compétents une marge d'interprétation pour l'adaptation des limites au terrain. (p121)

- Le seul espace à protéger figurant dans le SCOT est une zone à enjeu paysager entre le Carré et l'A41. Aucune protection n'est indiquée dans le PLU pour ce secteur. De plus, des mesures paysagères sont intégrées à la réalisation du projet.

Le SCOT indique également que les dispositions prescriptives des espaces paysagers à enjeux agricoles (ce qui est le cas de la zone du Carré) sont la non constructibilité du secteur sauf pour un usage agricole ou des services publics ou collectifs.

- Il n'y a pas d'incompatibilité puisque le projet rentre dans le cadre du service public.

Les présentes prescriptions concernant ces espaces n'ont pas d'incidence sur les projets d'infrastructures sachant que les études concernant ces dernières intègrent des études d'environnement, d'insertion paysagère, des études d'impact et la définition des mesures de compensations pour minimiser les impacts sur l'environnement, les paysages et l'agriculture. (p122)

- L'étude d'impact (Cf. Pièce E) définit effectivement l'ensemble des mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet.

Pour toutes ces raisons, le projet est compatible avec le SCOT de Métropole Savoie.

- La mise en compatibilité du PLU de La Motte-Servolex avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le SCOT de Métropole Savoie.

5.2. PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN DE CHAMBÉRY MÉTROPOLÉ

Adopté en 2004, le plan de déplacements urbains (PDU) de Chambéry Métropole exprime l'engagement sur des enjeux essentiels en matière de transports et d'urbanisation.

Le PDU traduit le besoin d'anticiper les évolutions futures en tenant compte des impératifs de santé publique et de protection de l'environnement. Ses enjeux sont :

- Préserver la qualité et l'attractivité de l'agglomération, de la ville centre comme des autres communes ;
- Satisfaire les besoins de mobilité de l'ensemble de la population, tout en diminuant la dépendance à la voiture ;
- Mettre en cohérence l'urbanisation et les possibilités de desserte des transports en commun.

Le PDU a défini 3 grands axes d'action :

- Renforcer les transports en commun : une amélioration de l'offre qui passe par la restructuration de réseau et l'aménagement de voiries pour les bus ;
- Développer les circulations douces (vélo, marche à pied) ;
- Créer des services à la mobilité.

Plus spécifiquement, les actions sur la voirie et la circulation sont :

- Prendre systématiquement en compte les circulations bus et douces dans les projets de nouvelle voirie ou de rénovation ;
- Créer de véritables axes urbains, dédiés aux transports en commun, si possible bidirectionnels ;
- Développer l'usage des transports en commun, du vélo et du covoiturage.

- Le projet n'a pas vocation à développer le transport individuel mais à fluidifier le trafic. Un nouveau parking de covoiturage sera accessible depuis la rue Denis Papin et de l'arrêt de bus « Emmaüs » sur la ligne 5 (à environ 200 mètres). Cette ligne relie le centre de la Motte-Servolex au centre de Chambéry.

- La mise en compatibilité du PLU de la Motte-Servolex avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le plan de déplacements urbains (PDU) de Chambéry Métropole.

5.3. PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT DE L'AGGLOMÉRATION CHAMBÉRIENNE

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) a été adopté le 19 décembre 2013. Il fixe une feuille de route pour 6 ans, de 2014 à 2019.

Il définit le développement souhaitable de l'offre de logements sur le territoire à travers 3 orientations et 20 actions. Les objectifs sont de construire près de 900 logements nouveaux chaque année, travailler sur l'aménagement de nouveaux quartiers aux côtés des communes, mais aussi rénover le parc de logements existant et accompagner les parcours de logements des habitants.

- **Uniquement routier, le projet n'a pas de lien avec les orientations et les actions du PLH. Il est donc compatible avec ce plan.**

- *La mise en compatibilité du PLU de La Motte-Servolex avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le Programme Local de l'Habitat de l'agglomération chambérienne.*

5.4. PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AÉRODROME DE CHAMBÉRY

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Chambéry a été approuvé le 31 juillet 2009. C'est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Le PEB vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances.

Il anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne.

Il comprend un rapport de présentation et une carte à l'échelle du 1/25 000 qui indique les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A, B, C, ou D (de la plus forte exposition à la moins forte).

Seule une partie du projet au droit du péage et de la VRU Nord est inscrit dans le PEB en zone D (LDEN 50). Dans cette zone, la construction d'un nouvel équipement public ou l'intervention sur l'existant sont autorisés sous réserve d'une protection phonique et de l'information des futurs occupants.

- **À l'intérieur de la zone D du PEB, aucune habitation n'est concernée par le projet. Par ailleurs, l'étude d'impact réalisée permet de définir les mesures acoustiques nécessaires vis-à-vis des populations par rapport au réaménagement de l'infrastructure.**

- *La mise en compatibilité du PLU de La Motte-Servolex avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Chambéry.*

5.5. SCHÉMA RÉGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ÉNERGIE RHÔNE-ALPES

Le SRCAE Rhône-Alpes a été approuvé le 24 avril 2014. Cette approbation marque l'entrée dans la phase de la mise en œuvre de ses objectifs et de ses orientations pour une durée de 5 ans.

Il détermine :

- les orientations permettant d'atténuer les effets du changement climatique et de s'y adapter,
- les orientations permettant de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique,
- les objectifs qualitatifs et quantitatifs à atteindre en matière d'économie d'énergie, d'efficacité énergétique et de développement des énergies renouvelables aux horizons 2020 et 2050.

Les orientations concernant l'urbanisme et le transport sont :

- L'intégration des dimensions Air et Climat dans l'aménagement du territoire (orienter les choix de développement dans des zones relativement denses et équipées de services) ;
- L'intégration dans l'aménagement urbain des préoccupations de sobriété énergétique, de qualité de l'air et de lutte contre les îlots de chaleur (limiter les consommations énergétiques, les émissions polluantes et les GES des aménagements) ;
- La densification de l'urbanisation autour des pôles d'échanges.

- **Avec les hypothèses de trafic prises en compte, le réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, à l'horizon 2040, n'aurait pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude. L'étude des effets sur la qualité de l'air montre une diminution globale et modérée des concentrations des polluants étudiés avec la réalisation du projet.**

- *La mise en compatibilité du PLU de La Motte-Servolex avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le SRCAE Rhône-Alpes.*

6. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme est soumise à une demande d'examen au cas par cas. Indépendamment du résultat de cette demande, AREA a pris la décision de produire cette évaluation environnementale dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de La Motte-Servolex.

Le contexte législatif et réglementaire, ainsi que le contenu de cette évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme est précisé ci-après.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité doit permettre d'apprécier si l'équilibre entre l'aménagement urbain et la préservation, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, tel qu'il a été évalué dans le PLU, est modifié par la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

Pour mémoire, le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry n'a d'incidence significative sur aucun site Natura 2000 ni sur aucun Espace Boisé Classé (EBC) ou élément de valeur à protéger au titre de l'article L151-9 du code de l'urbanisme.

La présente évaluation environnementale montre que la mise en compatibilité liée au projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

6.1. CADRE RÉGLEMENTAIRE

● Documents soumis à évaluation environnementale

L'article L.104-2 du code de l'urbanisme soumet à évaluation environnementale certains documents d'urbanisme, en particulier les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) « *qui sont susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement [...] compte tenu notamment de la superficie du territoire auquel ils s'appliquent, de la nature et de l'importance des travaux et aménagements qu'ils autorisent et de la sensibilité du milieu dans lequel ceux-ci doivent être réalisés* ».

Le même article précise également que, sauf en cas d'absence d'effets notables sur l'environnement, « *les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L.104-1 et L.104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration* ».

● Conditions d'application pour les plans locaux d'urbanisme

Les articles R.104-8 à R.104-14 du code de l'urbanisme précisent les conditions d'application des articles L.104-1 et L.104-2 du code de l'urbanisme.

À ce titre nous rappellerons pour mémoire l'article R.104-8 :

« *Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :*

1° De leur élaboration, de leur révision ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement [...];

2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

3° De leur mise en compatibilité dans le cadre d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1, si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement. »

● Contenu du rapport environnemental

L'article R.104-2 du code de l'urbanisme précise que « *L'évaluation environnementale effectuée à l'occasion d'une évolution du document d'urbanisme prend la forme soit d'une nouvelle évaluation environnementale, soit d'une actualisation de l'évaluation environnementale qui a déjà été réalisée.* »

Les articles R.104-18 à R.104-20 définissent le contenu du rapport environnemental.

Celui doit comprendre :

« *1° Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L.122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;*

2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;

3° Une analyse exposant :

a) Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

b) Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L.414-4 ;

4°) L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;

5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

6° La définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

7° Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée. »

Il est précisé que le rapport est proportionné à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée, et peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents.

Une évaluation environnementale liée à la procédure de mise en compatibilité est donc requise afin de démontrer que le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur l'environnement.

6.2. CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le PLU de La Motte-Servolex ne comporte pas d'évaluation environnementale au sens des articles R.104-18 à R.104-20 du code de l'urbanisme mais il comporte néanmoins dans son rapport de présentation une partie (la quatrième) intitulée : « Prise en compte de l'environnement – Incidences des orientations du PLU sur l'environnement et prise en compte du souci de préservation et de sa mise en valeur ».

Ce chapitre décrit par thème (milieu naturel, risques naturel, etc) les incidences sur l'environnement ainsi que les modalités prévues pour préserver et mettre en valeur l'environnement par rapport au PLU.

L'évaluation environnementale réalisée va reprendre ainsi synthétiquement l'ensemble des éléments indiqués dans ce chapitre du rapport de présentation et évaluer l'impact et les mesures du projet vis-à-vis de cette analyse existante.

Pour indication et rappel, l'étude d'impact réalisée pour le projet du réaménagement du nœud de Chambéry donne les indications suivantes :

- Un état initial de l'environnement ;
- Les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution ;
- Une présentation des impacts et des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables sur l'environnement ;
- Un résumé non technique.

6.3. ANALYSE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le tableau suivant permet d'analyser les impacts du projet sur l'étude des incidences des orientations du PLU sur l'environnement et de la prise en compte de mesures de préservation et de mise en valeur.

Thèmes	Incidences sur l'environnement	Préservation et mise en valeur	Analyse vis-à-vis du projet de réaménagement autoroutier de Chambéry
MILIEU NATUREL			
Les boisements et cours d'eau	Les orientations du PLU préservent les éléments du milieu naturel identifiés dans le diagnostic. Le développement de l'urbanisation est écarté de ces secteurs.	Les ensembles boisés significatifs, forêts communales sont classés en N. L'inventaire est complété par rapport au POS. Les cours d'eau essentiels et leurs abords sont classés en zone N.	Le projet ne remet pas en cause ce classement. L'occupation nécessaire en zone N est uniquement temporaire pour les besoins du chantier au niveau de la Lysse et la zone reprendra sa fonction naturelle après les travaux (réalisation de 2 nouveaux ponts pour franchir le cours d'eau).
Inventaire des ZNIEFF, ZICO	Les sites inventoriés sont classés en zone naturelle. - ZNIEFF de type 1 : marais de "Pré Lombard" - ZNIEFF de type 2 : montagne de l'Epine La ZICO ne concerne La Motte-Servolex qu'à la marge	Ces sites sont classés en zone naturelle (selon l'évaluation environnementale du rapport de présentation)	Au niveau du projet , ces ZNIEFF sont en fait classées en zone Uem ou Ut. Le projet ne les remet donc pas en cause.
Faune	Réserve de chasse de Montarlet Réserve de chasse de Montaugier Corridors écologiques identifiés	Réserve de Montarlet classée en Nh Préservés de toute urbanisation, classés N	Aucune interaction de ces zones avec le projet.
Les milieux naturels remarquables	Le PLU a été l'occasion d'un travail d'un inventaire des milieux naturels à préserver, pour leur rôle écologique ou hydraulique : - marais du Guy et Curtille - vallon du ruisseau de la Combe et marais en pente et zones humides sous Montarlet - plaine du ruisseau des marais - zones humides sous les Granges, Fontaine de Janon - vallon du ruisseau de la Combe Le PLU tient compte des projets de renaturation liés à certains cours d'eau.	La préservation de ces espaces est assurée par la création de zones Nh, et des espaces boisés classés sur des boisements relictuels. Secteur de Barby Dessous : le marais et ses abords sont classés Nh. Le règlement impose également un recul de 10 mètres de part et d'autres du ruisseau du Villard Marais de Curtille : zone Nh Rive gauche de la Lysse en aval de l'A43 et ruisseau des Marais : le classement en espace boisé classé affiche le souhait de la commune de prendre en compte les boisements relictuels dans le cadre des projets de renaturation.	Aucune interaction de ces zones avec le projet.
RISQUES NATURELS			
PPRI	Risques d'inondation liés à la Lysse et ses affluents	Le PPRI est pris en compte Le zonage du PPRI est superposé à celui du PLU. Ainsi, les zones 1,2 et 3 apparaissent en couleur sur le plan de zonage du PLU. Les secteurs classés en risque fort sont classés en N, exceptés certains secteurs destinés à une urbanisation future (zone AU liée à l'extension de Savoie Technolac). Les autres secteurs prennent un indice i pour signaler l'existence d'un risque. Le règlement du PLU fait référence aux prescriptions du PPRI insérées en fin du règlement.	Le projet prend en compte le règlement du PPRI.

Thèmes	Incidences sur l'environnement	Préservation et mise en valeur	Analyse vis-à-vis du projet de réaménagement autoroutier de Chambéry
Travaux liés au Schéma directeur des Aménagements nécessaires pour la protection contre les crues du bassin chambérien	- chenal écreteur des crues de la Leysse, projet intégrant des aménagements hydroécologiques, ... - projet de retenue dans la plaine du ruisseau des Marais (projet non validé, qui reste lié au passage de la future ligne LGV, Ligne à Grande Vitesse) - projet d'élargissement de la Leysse - recalibrage du Nant Bruyant	Ils sont retraduits par la mise en place d'emplacements réservés dans les secteurs où les études sont suffisamment avancées. Il s'agit : - du chenal écreteur (ou bras de décharge de la Leysse) - des aménagements à réaliser en rive droite et gauche de la Leysse, en amont du pont de l'A43 Concernant le Nant Bruyant, l'emplacement réservé est complété; les abords du cours d'eau sont classés N dans sa traversée de la ville. Le même classement est appliqué pour l'Erier.	Le projet se superpose sur une petite superficie à l'emplacement réservé en rive droite de la Leysse de chaque côté des ouvrages de franchissement de la Leysse. Toutefois, les travaux sur la Leysse se déroulant avant ceux du projet, le réaménagement du nœud de Chambéry ne remet en cause ni l'emplacement réservé ni l'impact positif des travaux sur la Leysse pour réduire le risque d'inondation.
Autres risques	- Les chutes de blocs identifiées au-dessus de Barbizet - Le risque sismique	Il n'y a pas de développement de l'urbanisation dans ce secteur. Le rapport de présentation rappelle ce risque.	Le projet sera construit avec les normes parasismiques en vigueur.
GESTION DE L'EAU			
Ressource en eau : protection des captages et schéma directeur AEP, Gestion des eaux pluviales et eaux usées :	Le renforcement des réseaux d'eau et d'assainissement est nécessaire et étudié en parallèle du PLU, dans le cadre de Chambéry Métropole. Le positionnement du développement sur le chef-lieu a été étudié au regard des options du schéma directeur d'assainissement.	<u>Protection des captages :</u> Le PLU reprend les options du POS en délimitant les périmètres de protection des captages dans des secteurs spécifiques, - Np pour les captages situés en zone naturelle : captages des Creux, des Fées et des Trois Murgers - Uep pour le captage du Puits des Iles. <u>Eaux usées :</u> Les options du SDA sont prises en compte. La réalisation du réseau d'assainissement collectif, ou sa programmation prochaine, permettent l'extension de certains hameaux, en particulier Villard-Marin et Villard-Péron. Le règlement du PLU est complété pour distinguer les prescriptions entre les secteurs en assainissement collectif et ceux en assainissement autonome. <u>La gestion des eaux pluviales :</u> Elle fait l'objet d'un souci permanent. Le règlement est renforcé pour que cette problématique soit bien prise en compte (cf article 4 du règlement). Une prescription complémentaire pour les parkings de grande superficie est préconisée pour limiter les surfaces imperméabilisées. Les zones d'urbanisation future feront l'objet d'une attention particulière, et notamment : la zone AU de Barby-Dessous et la zone AUD de Villard-Péron : la gestion des eaux pluviales devra être résolue globalement.	Le projet a un impact positif sur la ressource en eau puisqu'il va créer un réseau d'assainissement pour la plateforme de péage et les infrastructures autoroutières et de la VRU afin de rejeter les eaux dans le milieu naturel après décantation et déshuilage dans un bassin. Ces eaux sont aujourd'hui directement déversées dans le milieu naturel. Concernant le chantier, le besoin en eau sera minime et ne sera pas réalisé dans la nappe souterraine (protection de la réserve AEP) ni dans les cours d'eau.
Pollution de l'eau	Pollutions liées à l'autoroute : Dans le cadre du contrat de bassin versant du lac du Bourget, l'AREA réalise une étude devant définir les travaux à réaliser pour diminuer les risques de pollutions dans le milieu naturel.	L'étude n'est pas suffisamment avancée pour pouvoir mettre en place des emplacements réservés. Par contre, le règlement de la zone Nh permet la réalisation de bassins de rétention qui tiendront compte de la spécificité du site naturel.	Comme indiqué ci-dessus, AREA va réaliser par le biais de ce projet des travaux d'assainissement pour diminuer les risques de pollution dans le milieu naturel

Thèmes	Incidences sur l'environnement	Préservation et mise en valeur	Analyse vis-à-vis du projet de réaménagement autoroutier de Chambéry
DÉPLACEMENTS	Les projets de nouvelles voies : - la liaison entre la zone des Landiers et le centre de la Motte-Servolex - l'élargissement de la RD14 avec création d'une piste cyclable Incidence sur les déplacements entre l'habitat et les pôles d'emploi	Liaison entre la zone des Landiers et le centre de la Motte-Servolex : L'emplacement réservé du POS est repositionné en longeant l'autoroute. Ce nouveau tracé permet de préserver les zones humides. Le tracé restera dépendant des projets d'aménagements hydroécologiques en rive gauche de la Leysse. Les <u>axes bruyants</u> : ils sont indiqués en annexe du PLU. L'objectif de limitation des déplacements est pris en compte : - La zone AU des Granges est positionnée stratégiquement à proximité de Savoie Technolac - les zones de développement essentielles du PLU sont positionnées dans le centre de la Motte-Servolex, donc dans les secteurs bien desservis par les transports en commun.	Le projet vise à élargir la bretelle d'entrée de l'A43 venant du péage vers Lyon. La liaison entre la zone des Landiers et le centre de la Motte-Servolex est située en partie au niveau de cette nouvelle bretelle sans que cette liaison ne soit rallongée ou remise en cause.
CARRIÈRES	<u>Carrière du Tremblay</u> : après remodelage du terrain dans la partie sud de la carrière, en cours de réalisation dans un objectif paysager, une reprise d'activité ponctuellement, conditionnée par autorisations préfectorales, ne dépassera pas les limites du POS actuel. <u>Site des Granges</u> : l'activité d'extraction est définitivement abandonnée.	<u>Carrière du Tremblay</u> : une partie des terrains situés au sud-est de la zone de carrières actuelle est classée en zone agricole. La nouvelle zone Nc traduit l'objectif de reconversion progressive à vocation mixte : agricole, loisirs, naturelle. <u>Site des Granges</u> : l'ancien site de carrière sera progressivement aménagé. Il est intégré dans une zone AU à vocation d'habitat. Le site des Granges n'étant plus utilisé, il n'y aura pas de déplacements de camions entre les deux sites.	Aucune interaction de ces zones avec le projet.
POLLUTIONS, NUISANCES	<u>Mixité des fonctions</u> : Les nuisances entre habitat et activités économiques : - industrielles, artisanales - agricoles <u>Risques technologiques</u> liés : - aux abattoirs de Chambéry - au passage des gazoducs	La <u>mixité des fonctions</u> est assurée dans les secteurs Ua Ub, Uc et Ud. Le règlement interdit seulement les activités qui seraient incompatibles avec la proximité de l'habitat. La seule restriction est apportée au niveau des commerces de proximité, autorisés seulement en Ub. - Zone AU de Barby Dessous : la question de la proximité entre habitat et activité est à prendre en compte dans le projet d'aménagement global de la zone. Chambéry Métropole envisage la réalisation d'une zone à vocation de services, ce qui est le plus compatible avec la proximité d'habitations. - Délimitation claire des zones à vocation d'activité ou d'habitat dans le secteur des Champagnes (pour supprimer les zones intermédiaires du POS). Règle pour les logements de fonction intégrés dans le volume de l'activité et prévenir des problèmes ultérieurs en cas de revente de l'habitation. - Prise en compte des règles de recul autour des bâtiments agricoles. Règle spécifique pour le logement de l'exploitant, pour éviter également des problèmes ultérieurs en cas de revente de l'habitation. <u>Risque technologique</u> : le périmètre concerné sur la commune de la Motte-Servolex est tracé sur le plan de zonage, et les prescriptions de la zone Z2 intégrées dans le règlement. En ce qui concerne le gazoduc, il est indiqué dans le plan des servitudes.	Le projet n'a aucun impact sur la mixité des fonctions ni sur les risques technologiques liés aux abattoirs de Chambéry ou aux gazoducs. En revanche, il améliorera la situation sur les risques technologiques issus du transport de matières dangereuses par la route (amélioration de la sécurité et reprise des géométries dangereuses). En ce qui concerne l'air et le bruit, le projet ne va pas générer un trafic supplémentaire mais fluidifier l'existant. L'étude sur la qualité de l'air indique que le projet ne contribuera pas à une augmentation significative des niveaux de concentrations au regard des valeurs réglementaires. Aucun bâtiment ne subit d'augmentation significative du bruit du fait du projet. Aucune protection acoustique réglementaire n'est à prévoir au titre du projet. Les simulations ont montré la nécessité de mettre en place 2 isolations de façade pour résorber deux Points Noirs Bruit Routiers résultant du projet.

Thèmes	Incidences sur l'environnement	Préservation et mise en valeur	Analyse vis-à-vis du projet de réaménagement autoroutier de Chambéry
PAYSAGE NATUREL	Le projet de PLU préserve la diversité des paysages de la commune, et en particulier : - l'équilibre entre les espaces boisés et les espaces agricoles ouverts - les coupures entre les hameaux et le territoire agricole	Concernant les espaces agricoles ouverts identifiés à enjeu paysager : ils sont classés Agricole strict, c'est-à-dire que toute nouvelle construction y est interdite, excepté les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. Le développement de l'urbanisation est positionné autour des hameaux, afin de préserver les espaces agricoles ouverts, et d'être cohérent avec les prescriptions de la Loi Montagne.	Le projet n'aura pas d'incidences sur le paysage. Il est entièrement situé en zone Ut en phase exploitation. Par ailleurs, un réaménagement paysager (plantations notamment) sera réalisé.
Le site inscrit du Lac	Aucun	Il apparaît sur le plan des servitudes.	Aucune interaction de ces zones avec le projet.
Les entrées de ville	Aucun	La réglementation s'applique sur plusieurs zones AU : le règlement indique qu'elles ne pourront être ouvertes à l'urbanisation qu'après la réalisation du projet urbain. Dans l'attente, le PLU indique les zones de recul inconstructibles.	Aucune interaction de ces zones avec le projet.
PAYSAGE BATI	Le paysage bâti est marqué par : - un patrimoine remarquable - le patrimoine rural des hameaux : la structure groupée des hameaux d'origine et par les caractéristiques de l'architecture vernaculaire encore préservées, au sein de la ville et dans les hameaux. - le petit patrimoine	La protection du patrimoine remarquable : - classement en Na afin d'identifier leur intérêt : bâtiments, parc, murs de clôture - l'étoile identifie les bâtiments ne pouvant être démolis, sauf démolition partielle permettant d'améliorer l'aspect de la construction - espaces boisés classés sur certains châteaux : Reinach, la Perouse, Prieuré de Servolex	Aucune interaction de ces zones avec le projet.
Le patrimoine archéologique	Aucun	L'inventaire du patrimoine archéologique et les périmètres de sensibilité archéologique sont présentés dans le rapport de présentation.	Aucune interaction de ces zones avec le projet.
Les monuments historiques (église et château Reinach)	Aucun	Les périmètres de protection modifiés sont en cours d'étude. Ce document passera à l'enquête publique conjointement au PLU, et sera intégré dans les servitudes.	Le projet se situe à l'extrême limite du périmètre de protection modifié de l'église de la Motte-Servolex. Un dossier sera soumis à l'ABF et les covisibilités entre le projet et les monuments historiques sont nulles (l'autoroute A43 faisant office de barrage visuel puisque le projet d'élargissement autoroutier se situe de l'autre côté de l'infrastructure par rapport à l'église). AREA suivra les éventuelles préconisations issues du dossier de l'ABF.
Objectif	L'objectif est de préserver l'ensemble de ce patrimoine : - préservant les caractéristiques du bâti traditionnel dans les projets de réhabilitations - encadrant un minimum les nouvelles constructions afin d'assurer une bonne insertion dans les hameaux.	<u>La préservation des caractéristiques des hameaux :</u> - zone spécifique du PLU pour encadrer les réhabilitations et les constructions neuves : Ua - règles adaptées à cette typologie pour préserver la densité, les volumétries, les caractéristiques principales, en particulier l'article 11 est renforcé. <u>Le petit patrimoine :</u> - politique d'acquisition et de mise en valeur <u>Le permis de démolir :</u> - il est imposé dans les zones Ua, Ub, Na et Nu.	Aucune interaction de ces zones avec le projet.

Tableau 1 : Analyse de l'évaluation environnementale

PIÈCE G3 : PROCES-VERBAUX DES REUNIONS D'EXAMEN
CONJOINT SUR LES DOSSIERS DE MISE EN COMPATIBILITE
DES PLU

PV à insérer à réception.

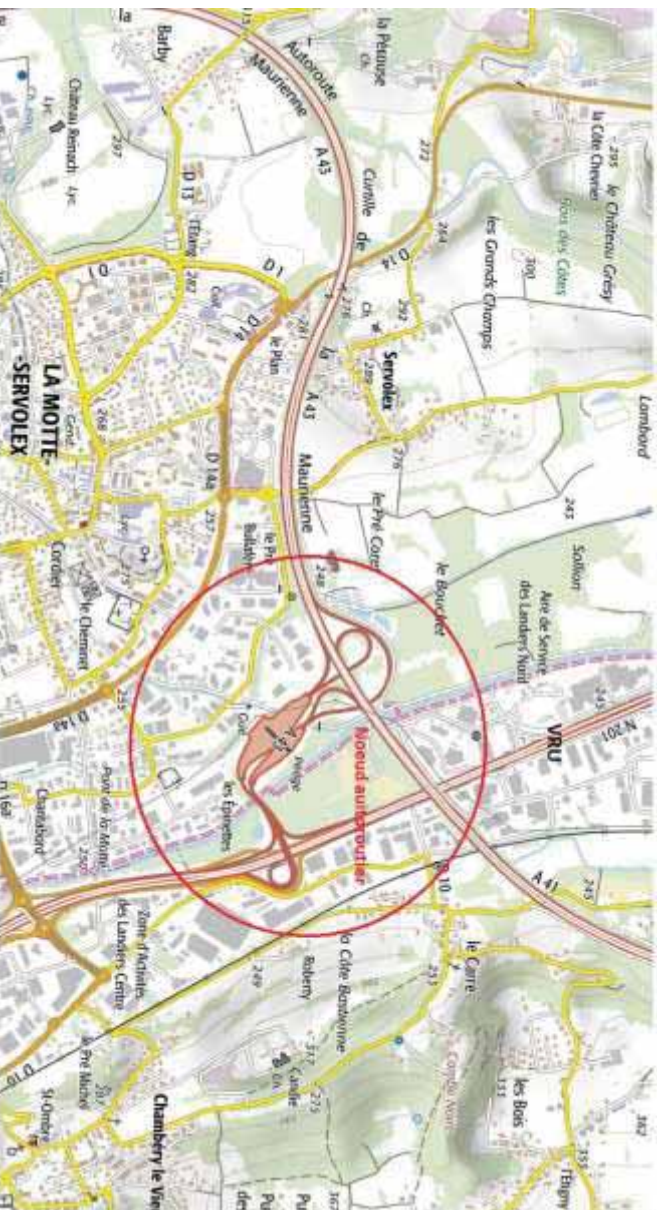
DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE

COMMUNES DE CHAMBÉRY – LA MOTTE-SERVOLLEX – VOGLANS



Travaux d'aménagement du nœud autoroutier Chambéry

A41 – A43 - VRU



Enquête publique préalable à la **déclaration d'utilité publique** du projet de
réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry valant mise en compatibilité des
PLU de Chambéry et La Motte-Servollex et classement de voirie dans le réseau
autoroutier

Du 27 juin 2018 au 10 août 2018

A – Rapport du commissaire enquêteur

Application de l'article R123-19 du code de l'environnement

Commissaire enquêteur : Michel CHARPENTIER
en application de l'ordonnance du Président du Tribunal Administratif de Grenoble
du 23 avril 2018

N°E18000128 / 38

SOMMAIRE		
PARTIE A - RAPPORT D'ENQUÊTE		
1. GÉNÉRALITÉS.....		
A	Objet de l'enquête publique	1
B	Cadre réglementaire	2
C	Procédure avant enquête publique	3
D	Les intervenants	3
2. PRÉSENTATION DU PROJET		
A	Historique	4
B	Justification du projet	5
C	Caractéristiques principales de l'aménagement	6
D	Principes retenus en matière d'insertion urbaine et de mobilité	9
E	Appréciation sommaire des dépenses	12
F	Mise en compatibilité des PLU	12
F1	Mise en compatibilité du PLU de Chambéry	12
F2	Mise en compatibilité du PLU de La Motte-Servolex	16
F3	PLU de Voglans	20
G	Étude d'impact	21
H	Classement de voirie dans le domaine autoroutier	26
3. CONCERTATION ET AVIS PRÉALABLES.....		
A	Les modalités de la concertation	27
B	Les modalités d'expression	28
C	Bilan quantitatif de la concertation préalable	29
D	Les suites de la concertation publique préalable	30
E	Concertation interservices	30
F	Avis des collectivités locales	31
G	Avis de l'Autorité Environnementale	35
4. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE		
A	Désignation du commissaire enquêteur	39
B	Arrêt des modalités de l'enquête publique et prise de possession du dossier	39
C	Arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique	40
D	Démarches préalables à l'ouverture de l'enquête publique	40
E	Contacts établis avant l'ouverture de l'enquête publique	40
F	Mesures de publicité – Information du public	41
G	Lieux et siège de l'enquête publique	41
H	Permanences du commissaire enquêteur	42
I	Consultation du dossier par le public	42
J	Modalités de formulation des observations et propositions	42
K	Consultation des observations pendant l'enquête.....	42
L	Visite sur place.....	43
M	Composition du dossier	43
N	Déroulement de l'enquête publique.....	44
O	Clôture de l'enquête publique	45
5. LES OBSERVATIONS RECUEILLIES DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE		
A	Le climat de l'enquête publique	45
B	Le dépôt d'observations par le public	46
6. ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS.....		
A	Les nuisances, notamment sonores et visuelles	49
B	Le covoiturage	53
C	Les conditions de circulation – La desserte des entreprises	57
D	La sécurité	60
E	La lisibilité du dossier	62
F	Le financement du projet.....	63
G	Contre-propositions	67
H	Autres thèmes abordés ponctuellement	68
	Observation du commissaire enquêteur	71

PARTIE A – RAPPORT D'ENQUÊTE

Le présent rapport concerne l'enquête publique ayant pour objet, tel qu'exprimé dans la décision du Tribunal Administratif de Grenoble me désignant en qualité de commissaire enquêteur : "la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry sur le territoire des communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans ainsi que la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Chambéry et La Motte-Servolex avec l'enquête parcelaire associée, l'enquête relative au classement de voirie dans le réseau autoroutier et l'enquête concernant l'autorisation environnementale du projet."

1

Le présent rapport est élaboré en application de l'article R123-19 du code de l'environnement : "Le commissaire enquêteur [...] établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, plan ou programme, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet, plan ou programme en réponse aux observations du public.

Le commissaire enquêteur [...] consigne, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet [...]".

Au document "A – Rapport du commissaire enquêteur" sont jointes des annexes. Il est accompagné d'un second document "B – Conclusions et avis motivé du commissaire enquêteur". Ces deux documents séparés forment néanmoins un tout indissociable.

1 – GÉNÉRALITÉS

A – Objet de l'enquête

La présente enquête publique concerne le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry A41 / A43 / VRU se situant sur le territoire des communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans.

Ce projet est l'objet de trois procédures menées concomitamment, la maîtrise d'ouvrage et les autorités administratives compétentes n'ayant pas souhaité procéder à une enquête unique, dans le cadre des dispositions de l'article L123-6 du code de l'environnement qui prévoient une telle possibilité d'enquête unique "lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L123-2 du code de l'environnement" :

- 1- l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement du nœud autoroutier de Chambéry, selon le périmètre indiqué au plan ci-dessous, portant à la fois sur :
 - ✓ **la déclaration d'utilité publique** pour la réalisation des travaux de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry ;
 - ✓ **la mise en compatibilité**
 - du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Chambéry,
 - du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de La Motte-Servolex,
 - ✓ **le classement de voirie** dans le réseau autoroutier ;
- 2- **l'enquête parcelaire relative à la DUP** organisée du lundi 16 juillet 2018 au vendredi 10 août 2018 visant à déterminer les emprises foncières dont l'acquisition est nécessaire pour la réalisation de l'opération de réaménagement de cet échangeur ainsi que la recherche des propriétaires des droits et autres intéressés ;
- 3- **l'enquête relative à l'autorisation environnementale** valant autorisation au titre de l'article L214-3 du code de l'environnement (Loi sur l'Eau) et dérogation au titre du 4° de l'article L411-2 du même code (espèces protégées).

Enquête n° E18000128/38

Travaux de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry – A41 – A43 – VRU

Enquête préalable à la DUP - Mise en compatibilité des PLU de Chambéry et La Motte-Servolex – Classement de voirie
Rapport du commissaire enquêteur

LE PRÉSENT RAPPORT PORTE SUR LA PREMIÈRE PROCÉDURE – IL EST ACCOMPAGNÉ DES CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.

LES DEUX AUTRES PROCÉDURES FONT L'OBJET DE RAPPORTS DISTINCTS, CHACUN ÉTANT ACCOMPAGNÉ DES CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.

2



Plan du périmètre de la DUP

Le but de cette enquête publique est d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers.

Elle doit permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître leurs observations et propositions qui seront éventuellement prises en considération par l'autorité compétente amenée à prendre une décision dans le cadre de ce projet.

B – Cadre réglementaire

Cette enquête publique porte sur une opération de travaux d'investissement routier avec un budget prévisionnel de travaux d'investissement de 68 millions d'euros HT, y compris les acquisitions foncières nécessaires estimées selon France Domaine à la somme globale de 5,8 millions d'euros.

À l'issue de cette enquête publique :

- ✓ le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Chambéry et de La Motte-Servolex, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint seront soumis pour avis à l'assemblée délibérante de la communauté d'agglomération Grand Chambéry. Celle-ci devra se prononcer sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de La Motte-Servolex et Chambéry dans un délai de deux mois. À défaut, son avis sera réputé favorable ;
 - ✓ le Préfet du département de la Savoie devra se prononcer par arrêtés sur :
 - l'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry. La DUP emporte mise en compatibilité des PLU concernés, éventuellement modifiés au préalable afin de tenir compte des avis qui ont été joints et du résultat de l'enquête publique. Le classement dans le domaine autoroutier de la nouvelle bretelle VRU (depuis Chambéry) vers A41 (en direction d'Annecy) sera prononcé par le même arrêté que la DUP ;
 - la cessibilité des parcelles dont l'acquisition par voie amiable ou par voie d'expropriation sera nécessaire (à l'issue de l'enquête parcellaire associée à l'enquête préalable à la DUP) ;
- Dans cette perspective, la présente enquête publique s'inscrit dans le cadre réglementaire et législatif prévu notamment par les articles :
- L153-54 et suivants du code de l'urbanisme (mise en compatibilité PLU),
 - R111-1 et 2, R112-1 à 24 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (DUP),
 - R153-14 du code de l'urbanisme (mise en compatibilité PLU),
 - R122-1 du code de la voirie routière (classement de voirie dans le réseau autoroutier),
 - Le chapitre III du titre II du livre 1^{er} du code de l'environnement articles R123-1 à R123-24 et L123-1 à L123-19 (participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement),
 - R131-3 à R131-11 du code de l'expropriation (Utilité publique – Identification des propriétaires et détermination des parcelles – Enquête parcellaire),

C – Procédure avant enquête

En amont de l'enquête publique, ce projet a fait l'objet de plusieurs délibérations, décisions ou avis, à savoir notamment :

- une période préalable de concertation publique du 12 mai 2014 au 20 juin 2014 ; le bilan de cette concertation était inclus au dossier (pièce F) ;
- des avis émis par l'organe délibérant de la communauté d'agglomération Chambéry Métropole (22 mars 2018), des conseils municipaux de Chambéry (26 mars 2018), La Motte-Servolex (03 avril 2018) et Voglans (20 mars 2018) et les réponses apportées par le maître d'ouvrage (pièce H3 du dossier)
- une réunion d'examen conjoint le 04 mai 2018 dont le compte rendu était inclus au dossier (pièce G3) ;
- un avis formulé par l'autorité environnementale en date du 16 mai 2018 joint au dossier d'enquête publique (pièce H1) ainsi que les réponses du maître d'ouvrage (pièce H2).

Par ailleurs il convient de signaler également que la réalisation du projet a été évoquée, présentée et donc rendue visible pour le public lors de la procédure de concertation relatée ci-après au paragraphe 3. A/B/C.

D – Les intervenants

Le projet objet de la présente enquête publique est conduit sous la maîtrise d'ouvrage confiée à AREA (Société des Autoroutes Rhône Alpes) concessionnaire des autoroutes A41 et A43. –

Groupe APRR – 20 rue de la Villette – CS 33413 – F-69328 Lyon Cédex 03. Interlocuteur : Mme Sandra QUIVET – Conducteur d'opérations Grands Projets.

La maîtrise d'œuvre a été réalisée par le bureau d'études Egis Ville & Transports – Immeuble Le Carat – 170 avenue Thiers – 69455 Lyon Cédex 06 – Tél. : +33 4 37 72 43 37 – Directeur de projet : Sébastien Boyette.

L'autorité compétente pour organiser l'enquête publique est Monsieur le Préfet de la Savoie. Interlocuteur : Mme Dominique ARNAUD – Chef du Pôle Expropriations – Service de la coordination des politiques publiques.

Le siège de l'enquête publique a été fixée en mairie de Chambéry.

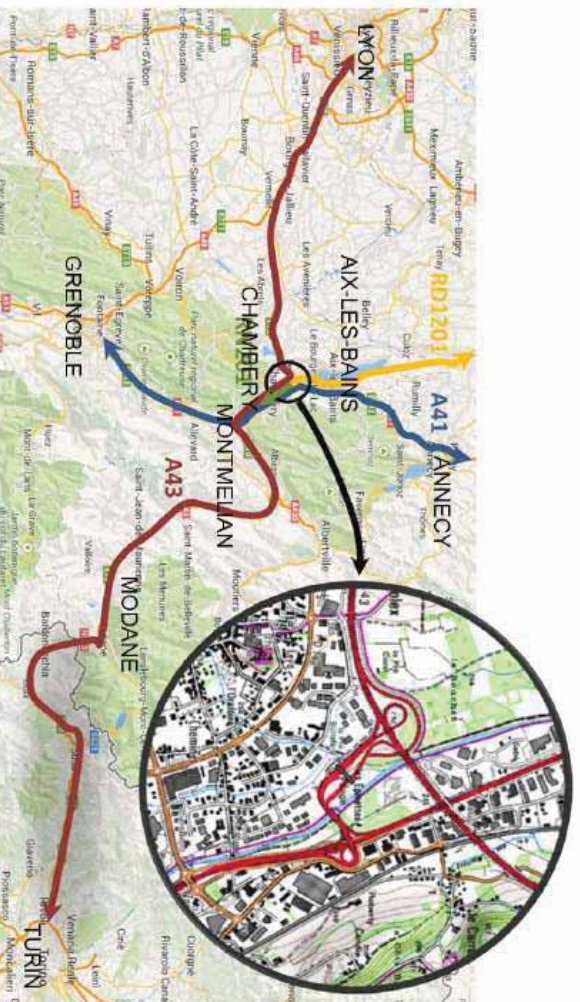
2 – PRÉSENTATION DU PROJET

4

A – Historique

Le nœud autoroutier de Chambéry est un carrefour de première importance au sein du réseau routier et autoroutier de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Il s'étend sur les communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans, en Savoie, en région Auvergne-Rhône-Alpes. À cet endroit, situé au nord de l'agglomération de Chambéry, se croisent en effet 3 axes majeurs de circulation :

- ✓ l'autoroute A41 qui dessert l'ensemble du sillon alpin du nord au sud, reliant Grenoble à Genève en passant par Annecy, Aix-les-Bains et Chambéry ;
- ✓ l'autoroute A43, aussi appelée autoroute alpine, qui est orientée est-ouest et relie Lyon à Turin via Chambéry et Modane où elle rejoint le tunnel de Fréjus pour accéder à l'Italie ;
- ✓ La Voie Rapide Urbaine (VRU) de Chambéry (RN201) composé par la section à 2x3 voies en traversée de Chambéry et qui s'inscrit dans le prolongement de la RD1201 (ex RN201) qui relie Genève à Chambéry via Annecy et Aix-les-Bains.



En janvier 2014, l'État a confié à AREA, concessionnaire des autoroutes A41 et A43, l'étude du réaménagement autoroutier du nœud autoroutier de Chambéry en fixant 4 objectifs :

- ✓ améliorer la fluidité du trafic ;
- ✓ renforcer la sécurité ;
- ✓ maintenir une offre de covoiturage attractive ;
- ✓ optimiser l'intégration environnementale de l'infrastructure.

Enquête n° E.18000128/38

Les principes retenus par AREA et l'État pour atteindre ces objectifs ont été les suivants :

- séparer les flux de circulation en relation avec Annecy et Lyon afin de :
 - décharger l'infrastructure existante d'une partie du trafic qu'elle supporte pour diminuer son accidentologie et améliorer la fluidité du trafic qu'elle supporte ;
 - réduire les divergences/convergences à proximité de la gare de péage ;
 - diminuer la vulnérabilité du système d'échanges, en particulier les conséquences d'un accident sur l'agglomération chambérienne ;
- modifier les caractéristiques techniques des bretelles pour en améliorer la sécurité ;
- moderniser l'infrastructure et le fonctionnement de la gare de péage de Chambéry Nord, notamment en réaménageant la gare et la plateforme de péage, en supprimant le parking central et en créant une aire de covoiturage en latéral.

B – Justification du projet

Le nœud autoroutier de Chambéry a été conçu et construit autour d'un seul point d'échange, ce qui a pour effet de concentrer les flux routiers qui empruntent ce nœud.

Cet échangeur avait initialement vocation à être un simple diffuseur desservant Chambéry Nord, déconnecté d'un contournement autoroutier qui n'a pas été réalisé et qui a été définitivement abandonné en juin 2014. Il a donc été conçu comme un diffuseur classique devant supporter un faible trafic, alors qu'il a eu, au contraire, une fonction de nœud autoroutier supportant un trafic élevé.

Ce principe de conception explique la complexité actuelle du système d'échanges qui supporte :

- plus de 50 000 véhicules par jour en moyenne à la gare de péage de Chambéry nord ;
- des pointes de trafic à plus de 90 000 véhicules par jour à la gare de péage de Chambéry Nord, lors des week-ends d'hiver ;
- un trafic en croissance continue, accentuée aux heures de pointe ;
- une accidentologie significative ;
- une infrastructure ne répondant plus aux normes environnementales les plus récentes.

DES NIVEAUX DE TRAFIC ÉLEVÉS ET EN AUGMENTATION

Plusieurs bretelles apparaissent en limite de fonctionnement : bretelle péage vers Annecy très chargée matin et soir, bretelle péage vers Chambéry chargée le matin et bretelle Chambéry vers péage chargée le soir, et bretelle Annecy vers péage chargée le matin.

L'augmentation prévisible du trafic routier (estimée à 1,7% en moyenne annuelle pour les VL et + 1,4% pour les PL) ne peut qu'accentuer les difficultés, certaines bretelles, aujourd'hui en limite de fonctionnement, arriveront à saturation à moyen terme.

DES CONDITIONS DE SÉCURITÉ ET DE FLUIDITÉ DÉGRADÉES

Les défauts géométriques liés à sa conception concernent :

- des points de choix de part et d'autre de la gare de péage : dans chaque sens de circulation, deux bretelles convergent avant la gare de péage et deux bretelles divergent après cette dernière, multipliant les cisaillements à l'intérieur et aux extrémités de la plateforme de péage, correspondant aux changements de voies affectées par les véhicules, par anticipation ou par nécessité. Cela génère un ralentissement de la circulation et un risque de collision des véhicules en manœuvre ;
- l'implantation centrale de l'aire de stationnement : les cisaillements dans la plateforme de péage sont augmentés par l'existence d'une aire de stationnement centrale à proximité immédiate de la gare de péage. Ceux-ci sont d'autant plus importants que l'implantation centrale du parking autorise les mouvements de demi-tour, incitant les usagers à l'utiliser

- de plus en plus comme une aire de covoiturage et de dépose minute, alors que la fonction initiale de cette aire était celle d'un parking clientèle classique ;
- des bretelles aux caractéristiques réduites : les bretelles constitutives du système d'échange présentent une succession de caractéristiques géométriques minimales, venant dégrader le niveau de sécurité et nécessitant des réductions de vitesse défavorables à la fluidité du trafic au droit de l'aménagement ;
- des itinéraires peu lisibles : les itinéraires à l'intérieur du nœud de Chambéry apparaissent peu lisibles car indirects (absence de bretelles directes entre la VRU et les autoroutes) et inconfortables (tortueux et à géométrie contrainte par la compacité de l'aménagement).

DES CONSÉQUENCES SUR L'ACCIDENTOLOGIE

La combinaison de caractéristiques réduites avec un fort trafic génère une forte accidentalité sur certaines bretelles du nœud de Chambéry : bretelles d'échange avec A41 et A43, bretelle Chambéry vers péage. De façon générale, les taux d'accidents constatés sur cet échange sont très supérieurs au taux moyen d'accidents constaté sur le réseau autoroutier.

Les éléments résumés précédemment montrent que le nœud de Chambéry présente des caractéristiques géométriques dégradées et des niveaux de trafic élevés. La combinaison de ces deux facteurs est à l'origine d'une accidentologie supérieure à la normale, dont les conséquences peuvent s'étendre à toute la traversée de Chambéry car le nœud assure, avec la VRU, la continuité autoroutière dans l'agglomération.

En l'absence d'aménagement, l'augmentation du trafic sur le nœud contribuera à une aggravation progressive de l'accidentologie et à une saturation des bretelles existantes.

Pour améliorer la fluidité, alléger le trafic sur les bretelles existantes et pour renforcer la sécurité du point d'échanges, les aménagements à réaliser consistent en une remise à niveau des caractéristiques géométriques du système d'échange, sans augmentation de la capacité de l'échangeur, permettant :

- de résorber les différents points noirs accidentogènes identifiés ;
- d'assurer l'adéquation entre les caractéristiques du nœud et les niveaux de trafic actuels et attendus à moyen et long termes.

C – Caractéristiques principales de l'aménagement

L'opération de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry porte sur des travaux à réaliser sur le réseau routier national non concédé et sur le réseau autoroutier concédé, dont le maître d'ouvrage est AREA (Société des Autoroutes Rhône-Alpes, filiale d'APRR).

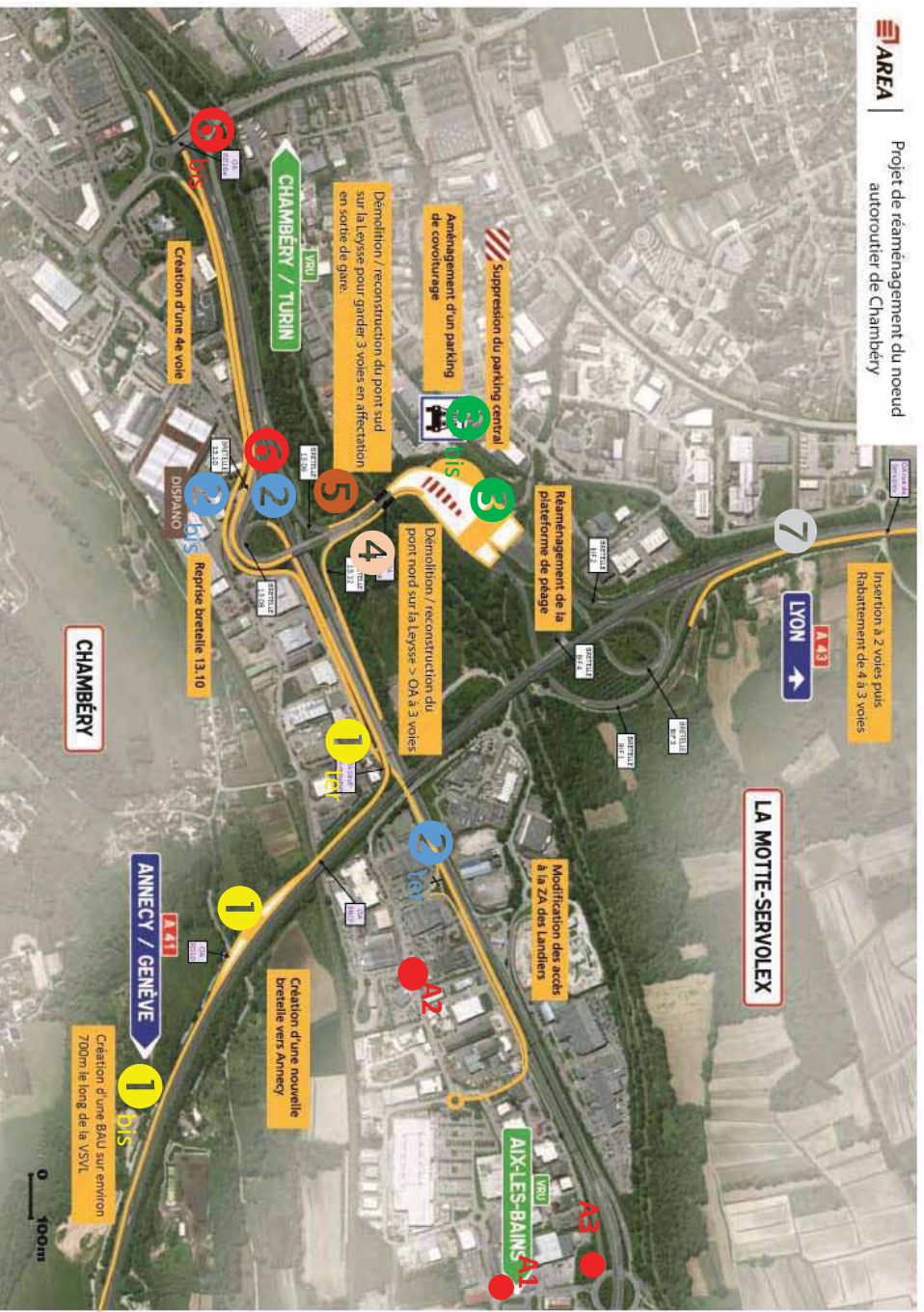
Trois communes sont concernées : Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans.

Afin d'expliquer chaque aménagement, le dossier mis à disposition du public découpe le projet en différents éléments fonctionnels décrits très précisément au chapitre 3 de la partie C du projet mis à l'enquête. Ne sont repris dans le présent rapport d'enquête que l'intitulé des opérations prévues et leurs grandes caractéristiques. Sont prévus au projet (les numéros font référence à la carte ci-dessous) :

- 1 la création d'une nouvelle bretelle VRU sud (Chambéry) vers A41 Annecy comprenant une nouvelle gare de péage :
 - cette nouvelle bretelle comporte deux voies jusqu'au péage,
 - la nouvelle gare de péage est constituée de 4 voies,

1 bis la création d'une BAU sur l'infrastructure existante de l'A41 en continuité de la nouvelle bretelle d'entrée,

- 1^{ter}** la réalisation d'un ouvrage de type "saute-mouton" permettant le passage de la voie d'accès à la VRU depuis le giratoire de La Motte-Servolex sous la nouvelle bretelle et création d'un ouvrage pour franchir la voie ferrée et la rue de Belle-Eau,
- 2** la rectification de la courbure de la bretelle Péage vers VRU nord (bretelle 13.8) et la création d'un entrecroisement de la sortie de cette bretelle avec la nouvelle bretelle VRU vers A41 (Annecy),
- 2 bis** le déplacement de l'insertion sur la VRU depuis le giratoire de La Motte-Servolex,
- 2^{ter}** le décalage de l'accès à la ZA des Landiers Nord tout en maintenant la contre allée existante : la sortie actuelle vers la ZA des Landiers Nord dans le sens Chambéry/Aix-les-Bains est supprimée ; une nouvelle sortie est créée légèrement plus au nord entre les enseignes Fransbonhomme et Mercédès. La contre-allée située entre la sortie actuelle qui sera supprimée et la nouvelle sortie à créer est maintenue,
- 3** le réaménagement du péage existant avec le remplacement de l'ensemble des équipements de péage, la refécution de la plateforme de péage ainsi que la modification des largeurs de voies et d'illots, le remplacement de l'avant de la barrière au-dessus des voies de sortie du péage (sens Lyon vers Chambéry), la reprise des entonnements côté VRU pour élargir les voies,
- 3 bis** l'actuel parking, au centre de la plateforme de péage entre les 2 sens de circulation est détruit. Un nouveau parking est créé, du côté de la sortie de la barrière de péage dans le sens A43/A41 vers VRU. Il sera composé d'une poche de stationnement pour les usagers en provenance du réseau local et d'une poche de stationnement, avec quelques places poids-lourds, pour les usagers en provenance de Lyon et Annecy par les autoroutes A41 et A43,



- 4 le remplacement de l'ouvrage existant à 2 voies de franchissement de la Leysses dans le sens VRU vers péage par un nouvel ouvrage d'art à 3 voies permettant d'accueillir les 2 voies en provenance de la VRU sud de Chambéry et la voie en provenance de la VRU nord (Aix-les-Bains). La création de cet ouvrage est accompagnée de la rectification de la géométrie de la bretelle VRU nord Aix-les-Bains vers péage.
- 5 le remplacement de l'ouvrage existant à 2 voies de franchissement de la Leysses dans le sens péage vers VRU par un nouvel ouvrage d'art à 3 voies permettant une affectation directe des voies de direction : une voie vers VRU nord (Aix-les-Bains) et deux voies vers VRU sud (Chambéry),
- 6 la rectification de la géométrie de la bretelle VRU sud (Chambéry) vers péage (bretelle 13.10) ; cette modification permettra d'améliorer la sécurité en supprimant l'effet de vrille actuel (dévers différents sur la voie de gauche et celle de droite) et en augmentant le rayon de cette bretelle,
- 6 bis avec la création d'une 4^{ème} voie sur la VRU entre le diffuseur de La Motte-Servollex et l'échangeur du péage autoroutier,
- 7 la modification de l'insertion de la bretelle péage vers Lyon sur A43 par l'allongement de la partie à deux voies en direction de Lyon.

S'agissant des dispositifs d'assainissement, le réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry impacte les infrastructures appartenant à deux maîtres d'ouvrage distincts : AREA et DIRCE Centre Est (DIRCE). Le projet prévoit la mise en œuvre d'ouvrages de divers types :

- les bassins multifonctions assurent simultanément les fonctions de confinement d'une pollution accidentelle, de traitement de la pollution chimique, d'écoulement des débits de pointe vers le milieu naturel. Des stations de relevage seront parfois nécessaires ;
- les fossés subhorizontaux enherbés permettent de lutter contre les pollutions accidentelles par temps de pluie de faible hauteur limitée à une période de retour d'un an, durée 1 heure.

Un tel réaménagement permet une amélioration significative des conditions de rejets des eaux de ruissellement routières et autoroutières dans le milieu naturel, la DIRCE envisageant de plus, à court ou moyen terme, la création d'un réseau de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de l'ensemble de la VRU.

Pour accompagner ces projets et ses impacts, des aménagements connexes seront réalisés par la communauté d'agglomération Grand Chambéry, en partenariat avec AREA qui participera à leur financement :

- A1 création d'un giratoire dans la ZA des Landiers sur la commune de Voglans,
- A2 création d'un giratoire dans la ZA des Landiers sur la commune de Chambéry,
- A3 développement d'un site de covoiturage à proximité immédiate du giratoire de Villarcher sur Voglans où environ 70 places pourraient être réalisées. D'autres sites sont à l'étude dans la ZA des Landiers Nord ou le long de la VRU plus au sud.

CES AMÉNAGEMENTS CONNEXES SONT SITUÉS EN DEHORS DE LA BANDE SOUMISE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE. ILS FERONT L'OBJET, SI NÉCESSAIRE, D'UNE AUTRE ENQUÊTE PUBLIQUE.

Réalisation du chantier

L'exploitation générale du chantier fera l'objet d'une réflexion particulière au stade des études détaillées réalisées ultérieurement. Ces études, ainsi que les travaux, seront réalisées par AREA, concessionnaire de l'A43 et de l'A41, qui en assurera la maîtrise d'ouvrage.

L'objectif sera de maintenir en permanence la circulation sur les voiries principales à réaménager que sont l'A43, l'A41 et la VRU.

Les travaux se feront en conservant la circulation sur ces axes avec des voies à caractéristiques réduites compatibles avec les niveaux de trafic supportés. Ces restrictions s'accompagneront également de limitations de vitesses dans les zones de travaux afin de garantir la sécurité des usagers et du personnel de chantier. Des fermetures de voies pourront être nécessaires, autant que possible la nuit. Des déviations seront alors mises en place, tant pour les véhicules motorisés que les 2 roues.

Le planning général de l'opération envisage un commencement de travaux début 2019 et une mise en service fin 2022. Ce planning prévisionnel supporte les contraintes liées au franchissement de la voie ferrée (la date de réalisation de l'ouvrage est envisagée durant l'année 2019), à la proximité de La Leyssie (les travaux doivent intégrer les préconisations formulées notamment dans le cadre de l'étude d'impact), au trafic (les travaux doivent tenir compte des pointes sur certaines périodes de l'année, en particulier ils ne devront pas impacter le trafic en période de pointe hivernale), mais aussi les contraintes environnementales (respect des préconisations formulées dans le cadre des procédures relatives à l'environnement), des réseaux ou à la géotechnique.

D – Principes retenus en matière d'insertion urbaine et de mobilité

Ne sera donnée ici qu'une présentation très synthétique des éléments contextuels du projet pour une meilleure compréhension de l'approche proposée pour l'insertion urbaine et la mobilité. Elle n'a pas pour objet de se substituer aux éléments détaillés figurant dans le dossier, notamment dans la notice explicative et dans l'étude d'impact, auxquelles le lecteur se référera utilement.

LA FLUIDITÉ ET LA RÉGULARITÉ, UN BÉNÉFICE ESSENTIEL POUR LA STRATÉGIE DE MOBILITÉ LOCALE

Pour les automobilistes :

Le projet entend participer à la mobilité locale grâce à :

- ↓ la dissociation des flux sortant de Chambéry vers Lyon et Annecy (nouvelle bretelle),
- ↓ l'augmentation de la capacité des voies : 4ème voie sur la VRU, reconstruction des ponts sur la Leyssie chacun à 3 voies,
- ↓ le traitement des points durs les plus sensibles en termes de sécurité (reprise de bretelles, insertion de la bretelle vers Lyon),
- ↓ l'amélioration des accès à la ZA des Landiers nord.

Pour les usagers des transports publics :

La ligne CHRONO A relie deux sites universitaires de l'agglomération chambérienne, tout en desservant le centre-ville et la zone commerciale des Landiers. Elle emprunte la VRU aux abords du nœud autoroutier de Chambéry. Son insertion sur la VRU depuis et vers l'échangeur de La Motte-Servolex est impactée par les conditions de circulation aux périodes de pointe du matin (en direction de Chambéry principalement) et du soir (en sortie de Chambéry principalement).

Par la suppression des entrecroisements sensibles existants entre l'échangeur de La Motte-Servolex et le nœud autoroutier, et la fluidification de la circulation générale, le projet devrait contribuer à fiabiliser les temps de parcours de la ligne CHRONO A.

L'INTENSIFICATION DE L'OFFRE POUR LES COVOITUREURS

En termes de solutions de stationnement et points de rencontre

Par rapport à une concentration de la demande sur une poche de stationnement non prévue à cet effet et à une capacité de 54 places (parking occupé jusqu'à 120% de la capacité), le projet prévoit notamment :

- ↓ une déconcentration de l'offre, répondant aux différents bassins de provenance/destination des covoitureurs,
- ↓ un renforcement des capacités d'accueil des covoitureurs avec notamment :
 - un parking au niveau de la barrière de péage de Chambéry nord, d'une capacité d'une centaine de places, permettant d'envisager une desserte du parking en transports collectifs et en modes actifs depuis le réseau local,
 - un parking d'environ 90 places aménagé par Chambéry métropole en partenariat avec APPRR/AREA à proximité du giratoire de Villarcher au nord du nœud autoroutier, captant les covoitureurs en provenance du bassin d'Aix-les-Bains/Savoie Technolac.

10

En complément de ces 2 offres comptabilisant environ 200 places de stationnement dédiées au covoiturage permettant de quadrupler la capacité d'accueil actuelle, une réflexion est engagée au niveau de la zone commerciale des Landiers afin de mieux organiser une pratique déjà existante, ainsi que pour trouver une possibilité de créer une aire de covoiturage d'une centaine de places au sud de la zone.

En termes d'offre de service

AREA et la start-up de covoiturage ID VROOM s'associent pour développer le service Pop&Vroom, une application destinée aux personnes empruntant quotidiennement l'autoroute A43 ou A41, permettant aux clients de connaître, en temps réel, les conducteurs et passagers se rendant aux points de rencontre identifiés (notamment les parkings de covoiturage développés aux abords du nœud autoroutier de Chambéry), et d'utiliser le covoiturage comme un transport en commun.

L'AMORCE D'UNE CONNECTIVITÉ AVEC LES RÉSEAUX ALTERNATIFS

La connexion au maillage cyclable

Le nouveau parking de covoiturage latéral de la zone de péage est directement connecté à la voie verte de La Leyssse, offrant la potentialité d'une intermodalité voiture-vélo directement après la barrière de péage. Il s'agit d'une première étape d'une réflexion sur la constitution d'un véritable pôle intermodal complet au niveau du nœud autoroutier de Chambéry, espace de transition entre mobilité autoroutière et mobilité urbaine.

La connexion au réseau STAC

Le nouveau parking de covoiturage latéral de la zone de péage est directement connecté à la rue Denis Papin, sur la zone d'activités de l'Érier, et à l'arrêt de bus de la ligne 1 "Emmaüs" offrant la potentialité d'une intermodalité voiture-bus directement après la barrière de péage. Cette possibilité pourrait constituer une amorce de réflexion sur la mise en place de liaisons intermodales.

LE NŒUD DE CHAMBÉRY NORD : SECTEUR AUX MODALITÉS DE TRANSPORT MULTIPLES

Porte d'entrée de Chambéry, métropole alpine, ce secteur est marqué par la juxtaposition de nombreux "faisceaux de transport" :

- ↓ la route, jonction A41 – A43 – VRU : ces infrastructures sont porteuses de flux quotidiens pendulaires, mais sont aussi axes de transit (saisonniers vers les stations de sport d'hiver, de marchandises et de voyageurs vers l'Italie, ...),

- ↓ le rail, ligne ferroviaire Culoz-Montcenis et futur tronçon du Lyon-Turin,
- ↓ les transports en commun urbains : ligne CHRONO A en provenance du centre-ville, la ligne 3 dessert la ZI des Landiers Nord, la ligne 1 dessert le parc d'activité Érier, la ligne CHRONO C connecte La Motte-Servollex à Challes-les-Eaux centre en passant par la gare de Chambéry – Challes-les-Eaux,
- ↓ l'avenue verte nord connecte Le Bourget-du-Lac au centre-ville de Chambéry,

L'ensemble de ces modes de déplacement sont présents dans un rayon d'environ 500 mètres autour de la gare de péage de Chambéry nord. En fluidifiant le secteur, en déconcentrant l'offre de covoiturage, et en connectant le parking de covoiturage de la gare à la voie verte, le projet participe à cette intermodalité.

LE TRAITEMENT ARCHITECTURAL DES OUVRAGES

La couverture de la gare de péage



La réorganisation de la gare de péage nécessite la restructuration de l'avent. La partie ouest sera conservée et la partie est sera remplacée. Le choix architectural fait pour le traitement de cet avent consiste à s'inscrire dans la continuité de la couverture existante, sa forme pouvant évoquer le relief du territoire. La nouvelle couverture s'inscrit en cohérence avec l'existant. Cette structure prend en compte les impératifs techniques liés à l'entretien de la gare de péage.

La bretelle d'accès à l'A41 depuis la VRU

- Façade ouest sur la VRU : la réalisation d'une nouvelle bretelle d'accès à l'A41 en direction d'Annecy permet de désengorger le nœud de Chambéry en répartissant mieux les flux. Au-delà d'un ouvrage utile et fonctionnel, le soutènement de cet ouvrage offre une façade bordant et qualifiant la VRU de Chambéry, axe structurant de l'agglomération. Afin d'intégrer le projet dans son environnement et de valoriser le territoire dans lequel il s'inscrit, ce mur pourrait devenir un support de communication visuel et artistique en lien avec des savoir-faire locaux. La VRU se positionne comme l'axe vers Technolac, labellisé "French Tech in the Alps" et accompagnant l'installation de start-up étrangères à haut potentiel en France. Le principe graphisme retenu pour cet ouvrage pourrait consister à travailler un motif reprenant le logo French Tech in the Alps.
- Façade est sur la ZI des Landiers : le tissu urbain en rive est de la VRU est caractérisé par de grandes emprises de zones d'activités et commerciales. En vue d'apporter une présence végétale, une respiration verte côté zone industrielle, la face est du mur de soutènement de la nouvelle bretelle sera généreusement végétalisée.

Le pont sur la Leyse

- L'ouvrage existant (2x2 voies) franchissant la Leyse sera démolí et remplacé par un nouveau pont à 2x3 voies. Celui-ci franchit la rivière La Leyse, longée par la voie verte connectant le cœur de Chambéry au lac du Bourget. L'objectif à atteindre dans ce secteur est donc d'assurer une continuité modes doux sous l'ouvrage.



E – Appréciation sommaire des dépenses

Le coût de construction du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry est estimé à 68 M€ HT. Il s'établit selon la décomposition suivante :

- études et direction des travaux : 7,5 M€ ;
- acquisitions foncières : 5,8 M€ ;
- travaux : 54,7 M€.

Le financement sera assuré en intégralité par AREA, dans le cadre de la concession d'AREA d'une part, du contrat de plan État – AREA, d'autre part, et selon les modalités contractuelles suivantes :

- pour un montant de 55 M€ HT valeur juillet 2012 par le contrat de plan 2014/2018 signé entre l'État et AREA en janvier 2014, lequel prévoit qu'un sur-péage à la barrière de Chambéry-Nord de 1% serait appliqué afin de participer au financement de l'opération de reconfiguration du nœud autoroutier. Ce sur-péage est estimé et valorisé à 1 M€ HT.
- pour un montant de 12,955 M€ HT valeur janvier 2016 pris en charge dans le cadre du contrat de concession d'AREA.

Un tel montant de travaux ne rend pas obligatoire la réalisation d'une évaluation socio-économique du projet dans le cadre des études préalables à la DUP.

F – Mises en compatibilité des PLU

Les travaux de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry – A41 – A43 – VRU sur le territoire des communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans sont actuellement incompatibles avec les Plans locaux d'urbanisme de Chambéry et de La Motte-Servolex. En conséquence, et en application de l'article L153-54 du code de l'urbanisme, l'enquête publique doit porter non seulement sur la DUP relative à ces travaux, mais aussi sur la mise en compatibilité du PLU de chacune de ces deux communes.

F1 – Mise en compatibilité du PLU de Chambéry

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

Les aménagements prévus sur le territoire de la commune de Chambéry sont (cf. p.7-8) :

- 1 la création d'une nouvelle bretelle VRU sud (Chambéry) vers A41 Annecy comprenant une nouvelle gare de péage :
 - cette nouvelle bretelle comporte deux voies jusqu'au péage,
 - la nouvelle gare de péage est constituée de 4 voies,
- 1 bis la création d'une BAU sur l'infrastructure existante de l'A41 en continuité de la nouvelle bretelle d'entrée,

1 ter la réalisation d'un ouvrage de type "saute-mouton" permettant le passage de la voie d'accès à la VRU depuis le giratoire de La Motte-Servolex sous la nouvelle bretelle et création d'un ouvrage pour franchir la voie ferrée et la rue de Belle-Eau,

- 2 la rectification de la courbure de la bretelle Péage vers VRU nord (bretelle 13.8) et la création d'un entrecroisement de la sortie de cette bretelle avec la nouvelle bretelle VRU vers A41 (Annecy) ;
- 2 bis le déplacement de l'insertion sur la VRU depuis le giratoire de La Motte-Servolex,

2 ter le décalage de l'accès à la ZA des Landiers Nord tout en maintenant la contre allée existante ; la sortie actuelle vers la ZA des Landiers Nord dans le sens Chambéry/Aix-les-Bains est supprimée ; une nouvelle sortie est créée légèrement plus au nord entre les enseignes Fransbonhomme et Mercédès. La contre-allée située entre la sortie actuelle qui sera supprimée et la nouvelle sortie à créer est maintenue,

6 la rectification de la géométrie de la bretelle VRU sud (Chambéry) vers péage (bretelle 13.10) ; cette modification permettra d'améliorer la sécurité en supprimant l'effet de vrille actuel (dévers différents sur la voie de gauche et celle de droite) et en augmentant le rayon de cette bretelle,

6 bis avec la création d'une 4^{ème} voie sur la VRU entre le diffuseur de La Motte-Servolex et l'échangeur du péage autoroutier.

État des lieux

La commune de Chambéry est actuellement dotée d'un Plan Local d'Urbanisme en vigueur depuis le 27 juillet 2004. Depuis, ce PLU a évolué plusieurs fois, mises à jour (29), modifications (7), modifications simplifiées (2), révision allégée (1), mise en compatibilité (1), révisions simplifiées (4).

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces du PLU dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet : rapport de présentation, PADD, OPA, servitudes, règlement, documents graphiques (plan de zonage) et liste des emplacements réservés.

Elle se traduira principalement par :

- la modification du plan de zonage :
 - création d'un emplacement réservé pour le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry et ses aménagements connexes dont le bénéficiaire sera AREA ;
 - modification des emplacements réservés pour Lyon-Turin ferroviaire et création d'emplacements réservés volumétriques imbriqués pour les 2 projets (réaménagement du nœud de Chambéry et Lyon-Turin ferroviaire) ;
- la mise en compatibilité des règlements des zones recoupées par l'emplacement réservé du projet ;
- la modification de la liste des emplacements réservés avec ajout du nouvel emplacement réservé du projet.

Justification des modifications apportées au PLU

Le rapport de présentation du PLU en vigueur demande à ce que la qualité environnementale soit prise en compte dans les projets de construction et de renouvellement urbain.

Le rapport de présentation du PLU de Chambéry est compatible avec le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry. Ce projet prend en compte l'environnement, de sa conception à sa réalisation.

Concernant les points en rapport avec le projet, **le PADD** indique que :

- la zone des Landiers doit pouvoir améliorer la qualité de ses aménagements ;
- la Laysse est à préserver en tant qu'espace naturel ;
- les accès à la VRU doivent être améliorés afin d'y canaliser davantage le trafic et que tout le réseau routier s'organise autour de cette voie.

Le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry respecte ou vise à améliorer ces trois points. Il est compatible avec le PADD.

Les PLU peuvent comporter une pièce opposable relative **aux orientations d'aménagement et de programmation (OAP)** :

Le projet ne recoupe aucune emprise concernée par une OAP. Il est donc compatible avec les orientations d'aménagement.

Au regard de l'opération envisagée, une attention particulière est portée aux libellés des articles suivants du **règlement**, pour toutes les zones traversées par le projet :

- occupations et utilisation du sol interdites ;
- occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières ;
- implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques pour exclure, le cas échéant, les bâtiments et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement du nœud de Chambéry ;
- implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ;
- aspect extérieur, concernant notamment les clôtures et leur hauteur.

Le nouvel emplacement réservé utile au projet recoupe les zonages suivants :

- **UE2dc** (zone destinée à favoriser l'accueil d'activités économiques à caractère commercial ou artisanal) au niveau de la VRU et de la ZAC des Landiers nord et sud ;
- **UE** (accueil d'activités économiques de toutes natures) à l'est et au sud de la bretelle menant vers le péage ;
- **N** (zones naturelles et forestières qu'il convient de protéger) au niveau de la nouvelle voie vers Annecy.

Le projet constitue un équipement de service public d'intérêt collectif. Il rentre dans le cadre des occupations autorisées en zone **N, sauf pour les secteurs en zone humide**. La modification du règlement est donc nécessaire pour le projet.

En zone **UE**, le **règlement n'autorise pas le projet** bien que la VRU soit localisée dans cette zone. Certains ajustements au règlement sont donc nécessaires pour sécuriser le projet.

Emplacements réservés

Un emplacement réservé (ER53), au bénéfice de la SNCF Réseau (ex RFF), pour le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin est inscrit au PLU de Chambéry. Le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry traverse cet ER. Les deux maîtres

d'ouvrage ont conclu à des adaptations du projet ferroviaire du fait de l'empiétement du projet autoroutier sur les piles d'ouvrage du projet ferroviaire.

Une mise en conformité du document d'urbanisme s'avère nécessaire, pour le projet de réaménagement du nœud autoroutier, par :

- la création d'un ER 56 (139 527 m²) dit "classique" en dehors de l'ER53 du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin destiné à AREA ;
- la création d'un ER57 (2 279 m²) dit "volumétrique" imbriqués pour les 2 projets, au droit de l'ER du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin destiné à AREA.

Les ER sont définis sur la base de l'emprise nécessaire aux travaux du projet de réaménagement du nœud autoroutier en excluant le domaine public autoroutier et en traitant la superposition particulière avec les emplacements réservés du Lyon-Turin ferroviaire.

En dehors de l'interface avec le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin, l'ER inclut le domaine public routier ainsi que le domaine privé.

Contenu de la mise en compatibilité du PLU

La mise en compatibilité porte sur :

- ✓ les règlements des zonages UE et N ;
- ✓ la liste des emplacements réservés (ER) afin d'ajouter à cette liste :
 - l'ER56 – installations, ouvrages, travaux et activités lié au projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry (emplacements réservés classiques) d'une surface de 139 527 m² au bénéfice d'AREA ;
 - l'ER57 – installations, ouvrages, travaux et activités lié au projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry (emplacements réservés volumétriques) d'une surface de 2 279 m² au bénéfice d'AREA ;
- ✓ le document graphique, planche 1 PLU 2.3.1 au 1/2000 et planche 2 PLU 2.3.2 au 1/2000 afin de reporter les emplacements réservés au projet (ER56 et ER57).

Évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Chambéry

AREA a pris la décision de produire une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Chambéry, indépendamment du résultat de la demande d'examen au cas par cas. Elle reprend synthétiquement l'ensemble des éléments indiqués au rapport de présentation du PLU de Chambéry, 4^{ème} partie intitulée : "les incidences des orientations du plan sur l'environnement et les mesures mises en œuvre pour sa préservation et sa mise en valeur" et évalue l'impact et les mesures du projet vis-à-vis de cette analyse existante.

Cette évaluation environnementale montre que la mise en compatibilité liée au projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

Compatibilité avec les autres documents d'urbanisme

Le code de l'urbanisme prévoit la compatibilité des plans locaux d'urbanisme avec les schémas de cohérence territoriale (SCoT), les schémas de mise en valeur de la mer, les plans de déplacements urbains (PDU), les programmes locaux de l'habitat (PLH), les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodrômes.

Le territoire de Chambéry est concerné par :

- ✓ le SCoT Métropole Savoie,
- ✓ le PDU de Chambéry Métropole,

- ✓ le PLH de l'agglomération chambérienne 2014/2019,
- ✓ le PEB (plan d'exposition aux bruits) de l'aérodrome de Chambéry,
- ✓ le SRC AE (schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie) Rhône-Alpes.

Le PADD du SCoT Métropole Savoie (p89) mentionne : *"Améliorer les accès à la VRU ; la voie rapide urbaine constitue une véritable épine dorsale autour de laquelle s'organise tout le réseau routier de l'agglomération chambérienne. Comme on l'a vu plus haut, elle peut jouer un rôle très important pour le développement des transports collectifs en permettant de soulager la circulation dans les quartiers et le centre-ville pour une meilleure circulation des bus. Il convient donc d'améliorer les accès à cette voie pour y canaliser davantage le trafic."*

16

La mise en compatibilité du PLU de Chambéry avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le SCoT Métropole Savoie.

Le projet n'a pas vocation à développer le transport individuel mais à fluidifier le trafic. Un nouveau parking de covoiturage sera accessible depuis la ligne 5 à l'arrêt "Emmaüs", ligne reliant le centre de La Motte-Servolex au centre de Chambéry

La mise en compatibilité du PLU de Chambéry avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le PDU de Chambéry Métropole.

Uniquement routier, le projet n'a pas de lien avec les orientations et les actions du PLH.

La mise en compatibilité du PLU de Chambéry avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le PLH de l'agglomération chambérienne.

À l'intérieur de la zone D du plan d'exposition aux bruits, aucun habitation n'est concernée par le projet. Par ailleurs l'étude d'impact réalisée permet de définir les mesures acoustiques nécessaires vis-à-vis des populations par rapport au réaménagement de l'infrastructure.

La mise en compatibilité du PLU de Chambéry avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le PEB de l'aérodrome de Chambéry.

Avec les hypothèses de trafic prises en compte, le réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, à l'horizon 2040, n'aurait pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude. L'étude des effets sur la qualité de l'air montre une diminution globale et modérée des concentrations des polluants étudiés avec la réalisation du projet.

La mise en compatibilité du PLU de Chambéry avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le SRC AE Rhône-Alpes.

Aucun espace boisé classé (EBC) n'est impacté par le projet. En conséquence le projet est sans incidence sur les EBC actuellement définis au PLU de Chambéry.

F2 – Mise en compatibilité du PLU de La Motte-Servolex

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

Les aménagements prévus sur le territoire de la commune de La Motte-Servolex sont (cf. p.7-8) :

3 le réaménagement du péage existant avec le remplacement de l'ensemble des équipements de péage, la réfection de la plateforme de péage ainsi que la modification des largeurs de voies et d'îlots, le remplacement de l'auvent de la barrière au-dessus des voies de sortie du péage (sens Lyon vers Chambéry), la reprise des entonnements côté VRU pour élargir les voies,).

3 bis l'actuel parking, au centre de la plateforme de péage entre les 2 sens de circulation est détruit. Un nouveau parking est créé, du côté de la sortie de la barrière de péage dans le sens A43/A41 vers VRU. Il sera composé d'une poche de stationnement pour les usagers en provenance du réseau local et d'une poche de stationnement, avec quelques places poids-lourds, pour les usagers en provenance de Lyon et Annecy

4 le remplacement de l'ouvrage existant à 2 voies de franchissement de la Laysse dans le sens VRU vers péage par un nouvel ouvrage d'art à 3 voies permettant d'accueillir les 2 voies en provenance de la VRU sud de Chambéry et la voie en provenance de la VRU nord (Aix-les-Bains). La création de cet ouvrage est accompagnée de la rectification de la géométrie de la bretelle VRU nord Aix-les-Bains vers péage,

5 le remplacement de l'ouvrage existant à 2 voies de franchissement de la Laysse dans le sens péage vers VRU par un nouvel ouvrage d'art à 3 voies permettant une affectation directe des voies de direction : une voie vers VRU nord (Aix-les-Bains) et deux voies vers VRU sud (Chambéry),

7 la modification de l'insertion de la bretelle péage vers Lyon sur A43 par l'allongement de la partie à deux voies en direction de Lyon.

État des lieux

La commune de La Motte-Servolex est actuellement dotée d'un Plan Local d'Urbanisme initialement approuvé par délibération du conseil municipal le 18 février 2005. Depuis, ce PLU a évolué plusieurs fois, mise à jour (1), modifications (5), modifications simplifiées (5), révisions simplifiées (2), mise en compatibilité (2).

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces du PLU dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet : rapport de présentation, PADD, OPA, servitudes, règlement, documents graphiques (plan de zonage) et liste des emplacements réservés.

Elle se traduira principalement par :

- la modification du plan de zonage pour tenir compte des emplacements réservés existants vis-à-vis du projet ;
- la mise en compatibilité des règlements des zones recoupées par l'emplacement réservé du projet. Elle porte sur des dispositions qui ne permettraient pas la réalisation et l'exploitation du projet ;
- la modification de la liste des emplacements réservés avec ajout du nouvel emplacement réservé du projet (ER40).

Justification des modifications apportées au PLU

Le rapport de présentation du PLU en vigueur n'indique aucune préconisation vis-à-vis du projet de réaménagement du nœud autoroutier ou d'un quelconque aménagement.

Le rapport de présentation du PLU de La Motte-Servolex est compatible avec le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry.

Concernant les points en rapport avec le projet, les orientations générales du **PADD** se déclinent en 4 axes :

- respecter l'environnement (prendre en compte les risques naturels, préserver et reconquérir les milieux naturels identifiés, en particulier les zones humides existantes, les corridors écologiques, prendre en compte l'environnement dans les projets d'aménagement) ;
- assurer la pérennité de l'agriculture ;
- favoriser un développement respectant les principes de développement durable ;
- assurer la protection du patrimoine architectural et paysager.

Le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry respecte ou vise à améliorer ces quatre points. Il est donc compatible avec le PADD.

Les PLU peuvent comporter une pièce opposable relative **aux orientations d'aménagement et de programmation (OAP)** :

Le projet ne recoupe aucune emprise concernée par une OAP. Il est donc compatible avec les orientations d'aménagement.

Au regard de l'opération envisagée, une attention particulière est portée aux libellés des articles suivants du **règlement**, pour toutes les zones traversées par le projet :

- occupations et utilisation du sol interdites ;
- occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières ;
- implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques pour exclure, le cas échéant, les bâtiments et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement du nœud de Chambéry ;
- hauteur des constructions ;
- implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ;
- aspect extérieur, concernant notamment les clôtures et leur hauteur.

Le nouvel emplacement réservé utile au projet recoupe les zonages suivants :

- **Ut** (secteur urbain correspondant aux autoroutes et Voie Rapide Urbaine ainsi que leurs dépendance) au niveau de la de la gare de péage, sur l'ensemble de la V.R.U. et de l'A43 ;
- **Ue** (activités économiques) au niveau de la route pour se rendre sur le parking existant d'ARE.A et à proximité de la gare de péage ;
- **Uem** (secteur urbain au sud de la ZAC des Landiers ouest pour la construction de la bretelle VRU nord vers péage ;
- **Ua** (hameaux traditionnels) au niveau du hameau de Servolex ;
- **A** (zone agricole) sur le secteur de Servolex ;
- **N** (zones naturelles et forestières qu'il convient de protéger) au niveau de la nouvelle voie vers Annecy ;
- **Nh** (zones humides à préserver ou à restaurer), le long de la RD 14 du côté du hameau de Servolex sur une zone non humide, sur une très petite surface (environ 150 m²).

Le projet étant lié au service autoroutier et à la VRU, il est compatible avec la zone Ut.

La mise en compatibilité du règlement est à prévoir pour les zones Ua, Ue et, par extension pour la zone Uem.

En zone A et N (et par extension la zone Nh), certains ajustements au règlement sont nécessaires afin de sécuriser le projet.

Emplacements réservés

Quatre emplacements réservés sont en interface avec le projet :

- l'ER n°5, destiné à une création de voirie "liaison zone des Landiers – Plan nord" pour la commune (au nord de l'A43). Une mise en compatibilité est nécessaire ;
- l'ER n°39 pour l'élargissement à 3 voies de la montée de l'Épine sur l'A43 à destination d'AREA. Aucune mise en compatibilité n'est nécessaire ;
- l'ER n°35 au droit du pont de la Leyse vers le péage de Chambéry. Il est destiné à l'aménagement rive droite de la Leyse pour la commune. Une mise en compatibilité est ici nécessaire ;
- l'ER n°38 pour le projet ferroviaire Lyon-Turin pour SNCF Réseau (ex RFF). Les travaux sur la VRU, menés dans le cadre du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, s'inscrivent au droit de cet ER.

Une mise en conformité du document d'urbanisme s'avère nécessaire, pour le projet de réaménagement du nœud autoroutier, pour prendre en compte les emplacements réservés existants vis-à-vis du projet. Les ER n°5 et n°35 ont été réduits au droit de leur superposition avec l'ER 40 du présent projet.

Contenu de la mise en compatibilité du PLU

La mise en compatibilité porte sur :

- ✓ les règlements des zonages Ua, Ue, A et N ;
- ✓ la liste des emplacements réservés (ER) afin d'ajouter à cette liste :
 - l'ER40 – installations, ouvrages, travaux et activités lié au projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry au bénéfice d'AREA ;
- ✓ le document graphique, plan modifié n°3.1.a au 1/5000 ensemble de la commune et plan modifié n°3.1.b au 1/2000 centre nord afin de reporter les emplacements réservés au projet (ER56 et ER57).

Évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de La Motte-Servolex

AREA a pris la décision de produire une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de La Motte-Servolex, indépendamment du résultat de la demande d'examen au cas par cas. Elle reprend synthétiquement l'ensemble des éléments indiqués au rapport de présentation du PLU de La Motte-Servolex, 4^{ème} partie intitulée "les incidences des orientations du plan sur l'environnement et les mesures mises en œuvre pour sa préservation et sa mise en valeur" et évalue l'impact et les mesures du projet vis-à-vis de cette analyse existante.

Cette évaluation environnementale montre que la mise en compatibilité liée au projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

Compatibilité avec les autres documents d'urbanisme

Le code de l'urbanisme prévoit la compatibilité des plans locaux d'urbanisme avec les schémas de cohérence territoriale (SCoT), les schémas de mise en valeur de la mer, les plans de déplacements urbains (PDU), les programmes locaux de l'habitat (PLH), les dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports.

Le territoire de La Motte-Servolex est concerné par :

- ✓ le SCoT Métropole Savoie,
- ✓ le PDU de Chambéry Métropole,
- ✓ le PLH de l'agglomération chambérienne 2014/2019,

- ✓ le PEB (plan d'exposition aux bruits) de l'aérodrome de Chambéry,
- ✓ le SRCAE (schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie) Rhône-Alpes.

Le PADD du SCoT Métropole Savoie (p89) mentionne : *"Améliorer les accès à la VRU : La voie rapide urbaine constitue une véritable épine dorsale autour de laquelle s'organise tout le réseau routier de l'agglomération chambérienne. Comme on l'a vu plus haut, elle peut jouer un rôle très important pour le développement des transports collectifs en permettant de soulager la circulation dans les quartiers et le centre-ville pour une meilleure circulation des bus. Il convient donc d'améliorer les accès à cette voie pour y canaliser davantage le trafic."*

20

La mise en compatibilité du PLU de La Motte-Servolex avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le SCoT Métropole Savoie.

Le projet n'a pas vocation à développer le transport individuel mais à fluidifier le trafic. Un nouveau parking de covoiturage sera accessible depuis la ligne 5 à l'arrêt "Emmaüs", ligne reliant le centre de La Motte-Servolex au centre de Chambéry

La mise en compatibilité du PLU de La Motte-Servolex avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le PDU de Chambéry Métropole.

Uniquement routier, le projet n'a pas de lien avec les orientations et les actions du PLH.

La mise en compatibilité du PLU de La Motte-Servolex avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le PLH de l'agglomération chambérienne.

À l'intérieur de la zone D du plan d'exposition aux bruits, aucun habitation n'est concernée par le projet. Par ailleurs l'étude d'impact réalisée permet de définir les mesures acoustiques nécessaires vis-à-vis des populations par rapport au réaménagement de l'infrastructure.

La mise en compatibilité du PLU de La Motte-Servolex avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le PEB de l'aérodrome de Chambéry.

Avec les hypothèses de trafic prises en compte, le réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, à l'horizon 2040, n'aurait pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude. L'étude des effets sur la qualité de l'air montre une diminution globale et modérée des concentrations des polluants étudiés avec la réalisation du projet.

La mise en compatibilité du PLU de La Motte-Servolex avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le SRCAE Rhône-Alpes.

F3 – PLU de Voglans

La commune de Voglans est actuellement dotée d'un Plan Local d'Urbanisme en vigueur depuis le 28 février 2008. Depuis, ce PLU a évolué plusieurs fois, modification (1), modifications simplifiées (4), révision simplifiée (1).

Les aménagements prévus sur le territoire de la commune de Voglans sont (cf. p.7-8) :

1 bis la création d'une BAU sur l'infrastructure existante de l'A41 en continuité de la nouvelle bretelle d'entrée,

Sur le PLU de Voglans, le projet est situé sur les zones :

- N (Naturel) du PLU au niveau des infrastructures routières. Toutes les grandes voiries sont localisées dans ce type de zone ;
- UE (Activités économiques) au niveau du rond-point de Villarcher ;
- A (Agricole) à proximité de la route reliant la RD12 au chemin de Sonnaz.

Sur la partie est (zones N et A), le projet consiste en la réalisation d'une bande d'arrêt d'urgence sur l'A41 ce qui entraîne le remodelage du délaissé entre l'A41 et la route reliant la RD12 au chemin de Sonnaz.

Sur la partie ouest (zones N et Ue), le projet est un léger ripage de la RD1201 ainsi que la mise aux normes de l'environnement par la réalisation de fossés subhorizontaux enherbés.

Le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry est compatible avec le PLU de Voglans dans le sens où l'occupation du sol initial est conservée et que chacun des secteurs autorise les constructions et installations nécessaires au fonctionnement des services ainsi que les réseaux d'intérêt public et les ouvrages techniques qui leur sont liés sous réserve de ne pas porter atteinte au paysage, à l'environnement, à la salubrité ou la sécurité publique.

G – Étude d'impact

La pièce E du dossier constitue l'étude d'impact du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry sur les communes de La Motte-Servolex, Chambéry et Voglans. Son contenu suit très fidèlement le contenu de l'étude d'impact tel que défini par l'article R122-5 du code de l'environnement.

Elle comprend en premier lieu un résumé non technique de 81 pages, très complet, précis, agrémenté de schémas, photos, croquis et tableaux pour en faciliter la lecture et la compréhension par un public pas forcément initié. Suivent tous les thèmes mentionnés article R122-5 du code de l'environnement.

Le présent paragraphe reprend de façon synthétique les principaux thèmes développés non décrits par ailleurs.

Le contexte

Le nœud autoroutier de Chambéry a été conçu et construit autour d'un seul point d'échange, ayant pour effet de concentrer les flux routiers et autoroutiers empruntant ce nœud.

Il a été conçu comme un diffuseur classique devant supporter un faible trafic, alors qu'il est devenu un nœud autoroutier supportant un trafic d'échange élevé. Sa configuration présente ainsi un ensemble de contraintes géométriques se traduisant par des conditions de sécurité et de fluidité dégradées, compte-tenu des niveaux de trafic élevés tant quotidiens, que saisonniers, qu'il supporte.

Les objectifs du projet

Pour améliorer la fluidité, alléger le trafic sur les bretelles existantes et pour renforcer la sécurité du point d'échange, les nouveaux aménagements du nœud doivent pouvoir mieux assurer l'ensemble des fonctionnalités imposées et mettre à niveau les caractéristiques géométriques du système d'échange, conduisant à :

- résorber les différents points noirs accidentogènes identifiés dans le diagnostic (renforcement de la sécurité) ;
- assurer l'adéquation entre les caractéristiques du nœud et les niveaux de trafic actuels et attendus à moyen et long termes (amélioration de la fluidité du trafic) ;
- maintenir l'offre de covoiturage ;
- assurer l'intégration environnementale du projet (amélioration de l'assainissement et du traitement des pollutions, intégration paysagère, ...).

Les risques actuels et les effets du projet

Risques naturels

La zone d'étude est exposée à différents risques naturels :

- ↓ Risque d'inondations : le risque d'inondation par écoulement est présent à travers l'ensemble des cours d'eau et notamment la Leyse. Des travaux, réalisés dans le cadre du projet Leyse-Hyères, ont pour principal objectif la protection des personnes et des biens contre les risques de submersion jusqu'au niveau de la crue de fréquence centennale. Une refonte du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) du bassin chambérien, avec diminution du risque, est prévue avant la fin des travaux de recalibrage. Le risque d'inondation par remontée de nappes est très fort sur une partie de la zone d'étude, notamment au nord de la zone d'activité des Landiers et au droit de la VRU ;
- ↓ Risque de mouvements de terrain : aucun mouvement de terrain ou cavité souterraine n'est identifiée au droit de la zone d'étude. Celle-ci est située intégralement dans une zone d'aléa faible concernant le risque retrait-gonflement des argiles ;
- ↓ Risque sismique : les communes de la zone d'étude sont situées en zone de sismicité 4 (aléa moyen) ;
- ↓ Autres risques naturels : le dossier départemental des risques majeurs (DDRM) de Savoie de 2013 ne mentionne pas de risques de tempête ni de feu de forêts. Compte tenu de la localisation de la zone d'étude, le risque de feu de forêt est nul.

Risques technologiques et sites et sols pollués

- ↓ Risque industriel : 11 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sont recensées dans la zone d'étude. Aucun site SEVESO n'y est présent ;
- ↓ Risque nucléaire : la Savoie ne compte pas d'Installation Nucléaire de Base ;
- ↓ Risque lié au transport de matières dangereuses : ce risque est très important en raison des nombreux camions ou véhicules fréquentant les infrastructures de transport ;
- ↓ 3 sites pollués ou potentiellement pollués sont recensés sur la zone d'étude ;
- ↓ Une pollution du sol au droit de la barrière de péage existante a été détectée.

Le projet n'est pas concerné par les risques industriels et n'aura aucune influence sur ces derniers. Les sols pollués au droit de la barrière de péage feront l'objet d'une gestion environnementale en phase travaux et seront évacués vers les filières agréées. Concernant les risques liés au transport de matières dangereuses, la situation à terme est améliorée du fait de meilleures conditions de sécurité.

Risques liés au bruit

La zone d'étude, située dans un nœud d'infrastructures classées en catégorie 1 (A43, A41 et VRU) est particulièrement soumise aux nuisances sonores :

- ↓ En bordure de l'A43, sur la commune de La Motte-Servolex, les habitations et bureaux sont situés en zone d'ambiance sonore non modérée, modérée de nuit ou modérée. 3 habitations sont en situation de Point Noir Bruit ;

- ↓ En bordure de la VRU, les habitations et bureaux les plus proches de la VRU, sur La Motte-Servolex et Chambéry, sont situés en zone d'ambiance sonore non modérée ou modérée de nuit ;
- ↓ En bordure de la RN201 et de la voie ferrée, sur Chambéry, les bâtiments de bureaux en bordure directe de la RN201 et les habitations situées en bordure de la voie ferrée sont situés en zone d'ambiance sonore non modérée. Les habitations les plus proches de la voie ferrée sont en situation de point noir bruit ferroviaire
- ↓ En bordure de l'A41, en bordure ouest (sur Voglans) ou en surplomb à l'est (sur Chambéry) les habitations les plus proches sont situées en zone d'ambiance non modérée ou modérée de nuit

Pour les habitations isolées en situation de Points Noir Bruit (PNB), leur résorption est proposée par un programme d'isolation de façade. Au-delà des mesures liées à l'application de la réglementation PNB, AREA propose de mettre en place des aménagements complémentaires favorables à la réduction des nuisances sonores : le long de l'insertion sur A43 vers Lyon avec la mise en œuvre d'une barrière béton et le long de la nouvelle bretelle en direction d'A41 Annecy avec la mise en place d'une glissière béton avec écran.

Risque lié aux émissions lumineuses

La zone d'étude est particulièrement soumise aux émissions lumineuses (nombreuses voiries éclairées, péage, enseignes lumineuses des zones d'activités).

Des plantations sont prévues afin de protéger à terme les habitations.

Risque lié aux vibrations

La zone d'étude ne comporte pas de sites (industriels ou de recherche) qui incluraient des équipements sensibles aux vibrations. Seuls les abords des voies ferrées existantes, à proximité desquelles les travaux seront réalisés, sont sensibles.

Le projet ne devrait pas engendrer des niveaux vibratoires supérieurs à ceux générés actuellement.

Les effets du projet sur la population et la santé humaine

Population

Le projet favorisera la fluidité des déplacements locaux, et surtout les déplacements domicile/travail.

Santé publique

À l'horizon de 2040, la réalisation du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry n'induit pas de risque sanitaire supplémentaire.

Les effets du projet sur le patrimoine culturel et les paysages

Archéologie, monuments historiques, sites inscrits et classés et autres protections

Les enjeux de la zone d'étude concernent l'église de la Motte (ou église Saint-Jean-Baptiste) et le Domaine Reinach et leur périmètre de monument historique élargi respectif. 4 sites archéologiques sont recensés au niveau de la zone d'étude. Aucun site inscrit ou classé n'est présent dans la zone d'étude. Aucune autre protection patrimoniale (ZPPAUP, AVAP ou secteur sauvegardé) n'y est présente.

Unités paysagères

La zone d'étude peut être divisée en 4 entités paysagères distinctes :

- ↓ la zone d'activités et d'échanges des Landiers,
- ↓ le coteau oriental périurbain de Chambéry,
- ↓ le centre urbain de La Motte-Servolex,
- ↓ la zone naturelle et agricole de Servolex.

La majeure partie de la zone d'étude, c'est-à-dire la zone d'activités et d'échanges des Landiers, possède un enjeu paysager faible. Au vu des infrastructures déjà en place, l'enjeu est moyen pour le centre urbain de La Motte-Servolex.

En revanche, l'enjeu est d'autant plus important pour les deux autres entités paysagères aujourd'hui préservées d'infrastructures de grande taille en raison de la présence d'habitations. Les covisibilités avec un futur projet sont rapidement possibles en raison de l'élévation du terrain et des grandes ouvertures paysagères qu'offrent les prairies et les champs.

24

Les effets du projet sur les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat

Les terres et le sol

Le projet n'induit pas d'effets significatifs sur le relief qui sera légèrement modifié au niveau de la nouvelle bretelle d'accès vers l'A41 (direction Annecy). Les mesures prévues de remise en état des emprises travaux couplées aux mesures d'intégration paysagère permettent de limiter les effets sur le relief.

Les matériaux de déblai seront réutilisés en remblai ou en aménagements paysagers. Du matériau d'apport sera nécessaire en provenance de carrières environnantes existantes. Cet approvisionnement en matériaux ne génère pas d'impact notable.

L'eau

Pour le franchissement de cours d'eau des procédures particulières seront produites par les entreprises avant toute intervention sur l'ensemble des cours d'eau :

- ↓ sur la Leyse, l'écoulement ne sera pas interrompu pendant les travaux qui se dérouleront en période d'étiage du cours d'eau. Les 2 nouveaux ouvrages seront réalisés sans déviation du cours d'eau ;
- ↓ la réalisation d'un nouvel ouvrage dans le lit mineur du Nant-Bruyant nécessitera la mise à sec temporaire de la zone de travaux, par déviation de l'écoulement vers l'Érier, le Nant-Bruyant se déversant déjà actuellement dans l'Érier au-dessus d'un certain débit. Les travaux sont programmés en période d'étiage du cours d'eau ;
- ↓ pendant la phase de travaux de renforcement de l'ouvrage hydraulique enterré du Ruisseau de Belle Eau il sera nécessaire de dériver le ruisseau par pompage. Les travaux sont programmés en période d'étiage du cours d'eau ;
- ↓ l'Érier n'est pas impacté par les travaux.

S'agissant des eaux superficielles et souterraines, l'augmentation des surfaces imperméabilisées est limitée et le projet n'augmente pas le trafic. Les effets de pollution chronique restent donc limités par rapport à la situation actuelle déjà dégradée. Vis-à-vis de la pollution saisonnière aucun impact notable n'est attendu par rapport à la situation actuelle. Concernant le risque de pollution accidentelle, la réalisation d'un assainissement sur le nœud répondant aux normes environnementales récentes permettra d'améliorer la situation actuelle.

Le secteur de la zone humide du Carré qui abrite la population d'Écrevisse à pieds blancs ainsi qu'un site de reproduction d'amphibiens est préservé par le projet. Les zones humides de l'Érier ont également évitées. Les mesures mises en place en phase chantier permettront de limiter les effets. Après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, l'impact total sur les zones

humides délimitées" réglementairement est estimé à 1,09ha. Les besoins en mesure compensatoire s'élèvent à 2,18 ha dont au moins la moitié devra être réalisée par création ou restauration de zone humide fortement dégradée, avec équivalence des fonctionnalités.

L'air

L'étude des effets sur la qualité de l'air met en évidence une diminution globale modérée des émissions routières (- 7% quels que soient les polluants) à l'échelle du réseau étudié à l'horizon 2040, entre le scénario sans le projet et le scénario avec projet, des effets géographiquement limités des émissions polluantes induites par le trafic routier du réseau étudié sur la qualité de l'air et une diminution globale et modérée des concentrations des polluants étudiés avec la réalisation du projet.

La réalisation du projet ne contribuera pas à une augmentation significative des niveaux de concentration dans la bande d'étude au regard des valeurs réglementaires.

Le climat

Le projet est sans impact significatif sur les émissions de CO₂ (gaz à effet de serre) à l'échelle du domaine d'étude. Il ne contribuera pas à modifier significativement le climat global. L'effet du projet sur le microclimat est négligeable, la modification de l'occupation du sol restant limitée du fait de la nature même du projet qui est un aménagement d'infrastructure existante.

Les effets du projet sur les biens matériels

Urbanisation, habitat, activités, tourisme, loisirs, agriculture et réseaux

Le projet simplifie les échanges et fluidifie les trafics entre les autoroutes A41, A43 et la VRU, ce qui contribue à améliorer la desserte de l'agglomération et des centres commerciaux. À terme, les effets du projet sur les usagers de la route sera positif avec une circulation plus fluide et une meilleure sécurité.

Infrastructures de transport

Le projet améliorera la fluidité des déplacements locaux, et notamment les déplacements domicile/travail. Il ne remet pas en cause, ni ne freine, les possibilités de développement des modes de déplacements alternatifs au routier. Il simplifie les échanges et fluidifie les trafics entre les autoroutes A41, A43 et la VRU. Il accompagne ainsi le rôle structurant de la VRU. Les simulations de trafic avec projet montrent l'intérêt du réaménagement afin de fluidifier le trafic. L'amélioration concernant les trafics est particulièrement notable dans le sens VRU vers Annecy grâce à la dissociation des flux et la création d'une nouvelle bretelle.

Les effets du projet sur la biodiversité

Les zonages d'inventaires et les protections environnementales

Le projet conduira à un effet d'emprise définitif d'environ 0,5 ha sur la ZNIEFF de type 2 "ensemble fonctionnel formé par le lac du Bourget et ses annexes". Le projet est en interface directe avec le site pressenti d'être géré par la Conservatoire des Espaces Naturels Savoie (CEN) sur le secteur des Epinettes en tant que mesure compensatoire des impacts aux zones humides. Il est envisagé pour ce secteur un échange foncier permettant de constituer une délimitation pérenne de la mesure gérée par le CEN avec une équivalence surfacique et une équivalence écologique.

Aucun site Natura 2000 n'est directement impacté par le projet.

Les habitats, la flore et la faune

4 bassins de traitement pour l'assainissement des eaux de chaussee et 3 Fossés Subhorizontaux Enherbés (FSE) seront positionnés à intervalle régulier afin d'améliorer la qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel. La création de ces ouvrages améliore l'état existant caractérisé par un rejet des eaux sans traitement dans le milieu naturel et permet aussi indirectement une augmentation de la qualité des habitats des espèces inféodées aux milieux aquatiques et humides.

26

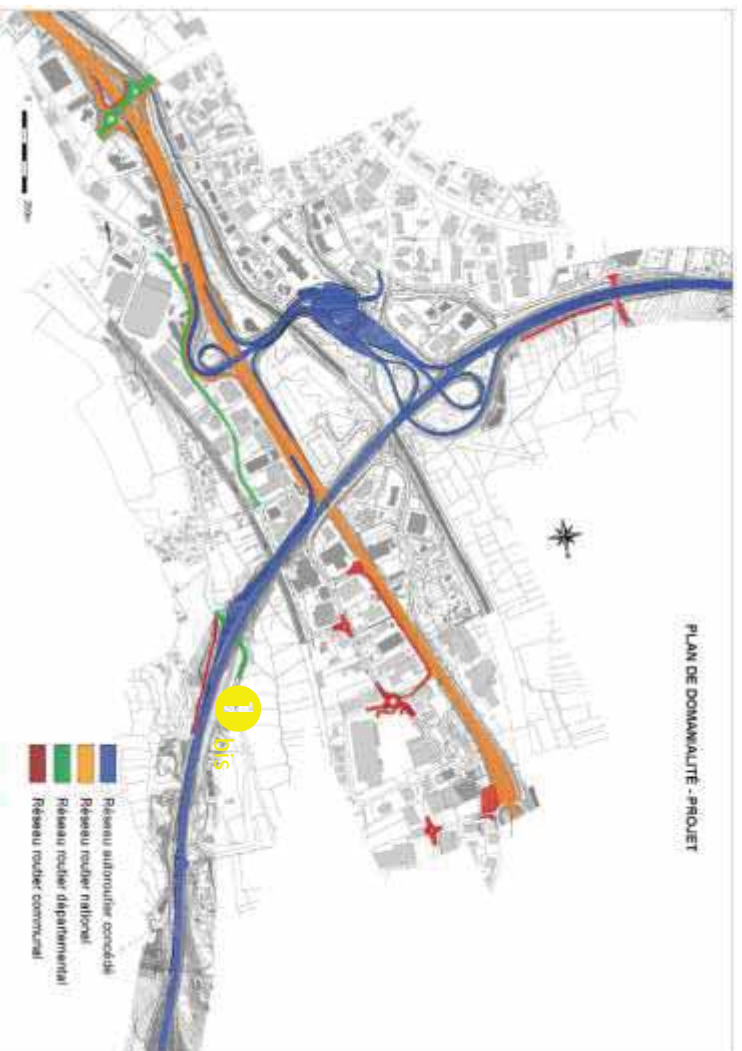
En phase de travaux les impacts prévisibles du chantier sont nombreux : destruction d'habitats naturels, destruction d'habitats d'espèces protégées, dérangement des espèces, destruction directe de la flore (non protégée), propagation d'espèces végétales exotiques, destruction d'espèces faunistiques protégées, coupure des connectivités écologiques, mise en suspension de particules fines et de polluants. Le projet conduira à la destruction directe d'environ 35 ha de terrains dont 30 ha de milieux anthropisés ou artificialisés principalement occupés par les infrastructures existantes et sans enjeux. Ces milieux sans enjeux correspondent à environ 84% des terrains impactés par le projet. Sur les habitats d'intérêt (environ 6 ha), 4 ha de boisements sont détruits dont principalement des bois caducifoliés sans spécificité (3 ha).

Des précautions strictes seront prises pendant la phase de travaux pour préserver et limiter l'impact sur les habitats et les espèces situés à proximité du projet. Des mesures de réduction visent à réduire l'impact des travaux sur les milieux et les espèces en présence : réalisation des travaux en périodes favorables, préservation des larves d'insectes présentes dans les vases, déplacement de batraciens, ...

En phase d'exploitation, le projet ne modifie pas la perméabilité ni les corridors existants. Les ouvrages sur la Leyse (sans piles en berges) offriront de meilleures possibilités de rétablissements de corridors que l'existant. Concernant la qualité des milieux humides, le projet a un impact positif par la réalisation d'un réseau d'assainissement. Cet effet est positif pour les espèces aquatiques et semi-aquatiques.

H – Classement de voirie dans le domaine autoroutier

S'agissant d'une déclaration d'utilité publique, l'enquête préalable à la DUP porte également sur le classement de la voirie. Le classement dans la catégorie des autoroutes sera prononcé par le même arrêté que la DUP.



La nouvelle bretelle VRU (depuis Chambéry) vers autoroute A41 (en direction d'Annecy) sera classée dans le domaine autoroutier, tel que défini sur le schéma précédent.

Le reste du domaine routier conserve la même catégorie

3 – CONCERTATION ET AVIS PRÉALABLES

Conformément à la réglementation et suite aux échanges menés avec les collectivités, l'État a décidé d'organiser une concertation publique sur ce projet, selon les dispositions de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, afin que chacun puisse s'informer et s'exprimer. Ce temps de concertation a permis de recueillir les avis des différents publics concernés (usagers de l'infrastructure, riverains ...) afin de confirmer les options choisies et d'orienter l'évolution du projet.

Cette concertation, menée par le Préfet de la Savoie et mise en œuvre par AREA, concessionnaire des autoroutes A41 et A43 maître d'ouvrage du projet, s'est déroulée entre le 12 mai et le 20 juin 2014. Elle fait l'objet d'un bilan qui figure au dossier d'enquête (pièce F). En annexe à ce bilan étaient présentées au dossier d'une part les suites de la concertation du public et la poursuite de la mise au point du projet, d'autre part l'ensemble des documents de concertation ainsi que l'intégralité des expressions recueillies.

L'étude d'impact (pièce E du dossier d'enquête) présente les scénarios étudiés (scénario présenté lors de la concertation et scénarios élaborés sur la base des principaux enseignements de la concertation publique).

A – Les modalités de la concertation

Une exposition

Une exposition de 7 panneaux a été mise en place dans le hall d'accueil de la DDT 73 à Chambéry, pendant toute la durée de la concertation.

Le dossier de concertation publique

Un dossier de concertation de 36 pages, présentant les enjeux du nœud autoroutier, les objectifs du projet, les enjeux du territoire, les différents scénarios étudiés, le scénario soumis à la concertation et le déroulement du projet a été imprimé en 50 exemplaires et mis à disposition du public sur le lieu d'exposition, à la mairie de La Motte-Servolex et en téléchargement sur les sites www.savoi.gouv.fr et www.aprr.com.

La plaquette "informez-vous, exprimez-vous !"

Une plaquette de 6 pages (+ un volet détachable) synthétisait les principaux éléments d'information sur le projet et la concertation. Imprimée à 2 000 exemplaires, elle a été mise à disposition du public sur le lieu de l'exposition, à la mairie de La Motte-Servolex, en téléchargement sur les sites www.savoi.gouv.fr et www.aprr.com, lors des réunions publiques.

Les sites Internet de la préfecture www.savoi.gouv.fr et www.aprr.com

Une page d'information sur le projet a été mise en ligne pendant toute la durée de la concertation sur les deux sites de la préfecture de Savoie et d'APRR/AREA. Cette page donnait également accès, en téléchargement, au dossier de concertation et à la plaquette.

Les réunions publiques

Trois réunions publiques ont été organisées pendant la concertation :

- une réunion d'information générale, le mercredi 04 juin 2014 de 18h40 à 21h00 à la salle Saint-Jean à La Motte-Servolex ;
- une réunion thématique consacrée aux effets du projet sur les activités économiques, le mardi 10 juin 2014 de 18h40 à 20h25 à la salle Jean Renoir à Chambéry ;
- une réunion thématique consacrée aux enjeux environnementaux, le mercredi 11 juin 2014 de 18h45 à 20h45 à la salle Jean Renoir à Chambéry.

28

Afin d'informer les acteurs concernés par la seconde réunion (effets sur les activités économiques) la plaquette "informez-vous, exprimez-vous !" a été diffusée, accompagnée d'un courrier du Préfet afin de sensibiliser les acteurs économiques au projet, à ses enjeux et à les mobiliser. Une quinzaine d'acteurs environnementaux a également été destinataire d'un courrier du Préfet dans la perspective de la réunion publique consacrée aux enjeux environnementaux.

Chacune des réunions a donné lieu à une introduction du Préfet de Savoie (4 et 11 juin) ou du Secrétaire Général de la Préfecture de Savoie (10 juin), suivie d'une présentation du projet par les représentants d'AREA et d'une série d'échanges avec le public.

Les communiqués de presse

2 communiqués de presse ont été rédigés et envoyés aux correspondants presse de la préfecture et d'AREA le 06 mai 2014 (annonce de la concertation) et le 26 mai 2014 (annonce des réunions publiques).

Les affiches

Une affiche informant de la concertation a été mise en place en divers endroits : mairie de Chambéry, mairie de La Motte-Servolex, mairie de Voglans, Chambéry Métropole, Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget, à l'Adret (DDT 73), à l'espace client de la gare de péage de Chambéry. Des affiches ont également été posées sur les portes des salles concernées lors des réunions publiques.

B – Les modalités d'expression

Le site Internet www.aprt.com

Le site permettait à chaque internaute qui le souhaitait de déposer une contribution sur le projet. Ces contributions n'étaient pas modérées et n'étaient pas lisibles depuis le site. Toutes les contributions parvenues au maître d'ouvrage entre le 12 mai 2014 et le 1^{er} juillet 2014 (soit 11 jours après le délai officiel de clôture de la concertation) ont été prises en compte dans le bilan de la concertation.

Le courriel pref-concertation-nœud-chambery@savoie.gouv.fr

Cette adresse a été créée spécifiquement pour la concertation sur le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry. Durant la concertation, un courriel pouvait être envoyé à cette adresse depuis le site internet www.savoie.gouv.fr ou depuis une boîte e-mail classique..

Les courriers

Les courriers postaux adressés directement à la Préfecture de la Savoie ont également été considérés comme une contribution et ont été intégrés, à ce titre, au bilan de la concertation jusqu'au 1^{er} juillet 2014.

Les documents d'expression/formulaires "T"

Des documents d'expression d'une page étaient disponibles sur le lieu d'exposition, en mairie de La Motte-Servolex à côté du dossier de concertation mis à disposition du public, sur le volet détachable de la plaquette "Informez-vous, exprimez-vous !". Ces formulaires pouvaient soit être déposés dans une urne (sur le lieu d'exposition et en mairie de La Motte-Servolex), soit être envoyés par courrier à AREFA grâce au dispositif de lettre "T" (affranchissement gratuit).

Les séances d'échanges avec le public au cours des réunions publiques

Les trois réunions publiques ont chacun donné lieu à une séance d'échanges avec le public, au cours desquelles chacun pouvait faire part de ses questions, avis ou propositions.

*C – Bilan quantitatif de la concertation**Les articles parus dans la presse*

La concertation a donné lieu à la parution de 3 articles publiés dans 2 journaux (Le Dauphiné Libéré et l'Eco des Pays de Savoie).

Les contributions

La concertation a donné lieu à 101 contributions. 420 avis (ou prises de position) ont été formulés. De nombreuses contributions étaient particulièrement longues (plusieurs pages).

Les moyens d'expression utilisés

Les participants se sont majoritairement exprimés lors des réunions publiques (50%). De nombreuses contributions (9%) ont été adressées à AREFA via le formulaire internet sur le site de la société d'autoroutes. Parmi les 3 réunions publiques, la réunion dont les échanges ont été plus particulièrement centrés sur l'économie a été la plus riche en échanges.

Les acteurs de la concertation

Durant la concertation, 81 contributeurs ont participé aux échanges :

- 11 sont des élus ou des collectivités ;
- 2 sont membres de partis politiques ;
- 8 sont des acteurs socio-économiques ;
- 17 sont militants associatifs et membres :
 - d'associations de protection de l'environnement et du cadre de vie,
 - d'organisme à statut associatif,
- 42 sont des habitants du territoire ;
- 1 est une entreprise publique.

Les réunions publiques

Les 3 réunions publiques ont réuni des élus, des représentants associatifs, des acteurs socio-économiques et des habitants. Elles ont rassemblé au total environ 115 personnes et ont donné lieu à 50 prises de parole :

- 60 personnes ont participé à la première réunion ;
- 30 personnes ont participé à la réunion "économie" ;
- 25 personnes ont participé à la réunion "environnement".

Les habitants ont été particulièrement présents lors de ces échanges en réunions publiques.

Le contenu des contributions

Le tableau ci-dessous présente une répartition des contributions en fonction des principales thématiques identifiées par le maître d'ouvrage :

Les thématiques principales d'expression	Le nombre d'avis exprimés
La situation du nœud autoroutier aujourd'hui	59
L'opportunité du projet/les solutions complémentaires alternatives proposées	142
Les aménagements sur les axes routiers	67
Le covoiturage	61
L'intégration du projet dans son environnement	40
Le coût et le financement	46
Les études, la concertation et la conduite du projet	78

D – Les suites de la concertation publique préalable

Sur la base du scénario présenté à la concertation publique, et des principaux enseignements de cette concertation (réexaminer les accès à la ZA des Landiers nord depuis Chambéry, poursuivre la réflexion sur la solution à étudier pour la sortie Annecy-VRU) et après échanges avec les collectivités locales et les services de l'État, AREA a présenté en septembre 2014 des propositions d'évolution du projet pour les mouvements VRU vers autoroutes. Plus avantageux sur l'environnement humain, ce scénario l'est aussi pour l'environnement naturel puisqu'il n'y a plus d'impact foncier sur les milieux naturels (berges de la Lysse notamment) et agricoles situés au nord de l'A41.

En parallèle, le scénario a minima demandé dans le cadre de la concertation publique a été étudié par AREA et présenté en novembre 2014.

La concertation s'est poursuivie avec les différents acteurs concernés (élus et services techniques des collectivités locales, Direction Interdépartementale des Routes du Centre-Est (DIRCE), DDT73, Conseil Départemental de Savoie, Chambéry Métropole, CEN, ...) tout au long des années 2015 et 2016.

Le projet retenu, présenté dans le dossier mis à l'enquête publique, prend en compte ces échanges entre les collectivités, les administrations, le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre.

E – Concertation inter services

Préalablement à l'organisation de la présente enquête publique, le maître d'ouvrage a engagé la procédure de Consultation Inter-Services (CIS) conformément à la circulaire du 1^{er} Ministre relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités locales du 5 octobre 2004. en transmettant pour avis le dossier préparatoire à l'enquête publique aux différents services concernés par le projet de réaménagement du nœud de Chambéry.

La consultation inter-services s'est ouverte le 24/07/2017. Cette phase de consultation a été clôturée le 29/09/2017. 33 entités ont été consultées, 18 réponses ont été apportées dans les délais fixés et font l'objet d'un bilan. Ce bilan ne figure pas au dossier d'enquête mais a été transmis au commissaire enquêteur à sa demande par le maître d'ouvrage. Dans ce bilan, pour chaque avis émis figure sa synthèse ainsi que les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage. Les services suivants ont été consultés :

- Services et administrations
 - Préfecture de Savoie
 - Agence de Santé Rhône-Alpes – Délégation territoriale de la Savoie
 - DDT Savoie
 - DREAL Auvergne-Rhône-Alpes (UD Savoie Chambéry)
 - DREAL Auvergne-Rhône-Alpes (site de Lyon)
 - DRAC Lyon
 - DIR Centre-Est Chambéry
 - État-Major Zone de Défense Sud-Est (Lyon)
 - Direction zonale Sud-Est de la police aux frontières (Lyon)
 - Groupement de gendarmerie départementale Savoie (Chambéry)
 - UD Architecture et Patrimoine Savoie (Chambéry)
 - Direction Départementale de la Sécurité Publique Savoie (Chambéry)
- Établissements publics
 - Chambre Départementale d'Agriculture Savoie-Mont-Blanc (Annecy)
 - Agence Française de la Biodiversité Savoie (La Motte-Servolex)
 - ONCFS Service Départemental Savoie (Aiton)
 - INAO Institut National de l'Origine et de la Qualité (Mâcon)
 - Métropole Savoie SCoT (Chambéry)
 - Chambre de Commerce et d'Industrie de la Savoie (Chambéry)
 - Direction Territoriale SNCF Réseau Rhône-Alpes-Auvergne (Lyon)
 - RTE Réseau de Transport d'Électricité Rhône-Alpes-Auvergne (Lyon)
 - GRT Gaz agence Rhône-Alpes (Sainte-Hélène-du-Lac)
 - EDF Rhône-Alpes-Auvergne Lyon)
 - GRDF Direction Territoriale Rhône-Alpes (Lyon)
 - ORANGE Direction Régionale Alpes (Meylan)
- Collectivités
 - SDIS de la Savoie (Saint-Alban-Leyssie)
 - Commune de Chambéry
 - Commune de La Motte-Servolex
 - Commune de Voglans
 - Chambéry Métropole Cœur des Bauges (Chambéry)
 - Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget (Aix-les-Bains)
 - Conseil Départemental de la Savoie (Chambéry)
- Associations
 - Conservatoire d'Espaces Naturels de Savoie (Le Bourget-du-Lac)
 - Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature Savoie (Chambéry).

Le dossier soumis à l'enquête publique tient compte des observations formulées à l'occasion de cette procédure de consultation.

F – Avis des collectivités territoriales

Dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, le Préfet de la Savoie a invité, par courrier en date du 1^{er} février 2018 et en application des articles L123-1 et R122-7 du code de l'environnement, les collectivités suivantes à émettre un avis, dans un délai de deux mois, sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération et à la mise en compatibilité des PLU de Chambéry et La Motte-Servolex :

- Le Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes,
- Le conseil départemental de Savoie
- La Communauté d'agglomération Grand Chambéry
- La commune de Chambéry
- La commune de La Motte-Servolex
- La commune de Voglans

Les avis de la Communauté d'agglomération Grand Chambéry, des communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans figurent dans le dossier d'enquête (Pièce H3).

Un mémoire en réponse d'AREA, maître d'ouvrage de l'aménagement, aux observations, réserves et recommandations formulées dans les différentes délibérations, figure également dans le dossier d'enquête (pièce H4).

Je résume ci-après les décisions prises dans les différentes délibérations et les réponses apportées par le maître d'ouvrage.

32

F1 – Commune de Chambéry

Par délibérations en date du 26 mars 2018, le Conseil Municipal de Chambéry donne un **AVIS FAVORABLE** au projet d'aménagement du nœud autoroutier de Chambéry, sous réserve :

1. que, pour ce qui concerne **la nouvelle bretelle d'accès à la zone des Landiers nord**, toutes les mesures soient prises pour éviter un risque de remontées de file sur la VRU avec la création d'un giratoire suffisamment dimensionné et que les travaux soient réalisés de manière simultanée avec une bretelle d'accès à l'autoroute sécurisée dès les premières phases du chantier ;
2. d'identifier et de créer dans le cadre de ce projet, **deux nouvelles aires de covoiturage** à proximité immédiate de la VRU en provenance du nord et du sud de l'échangeur VRU/A43. Au nord une parcelle départementale qui jouxte le giratoire de Villarcher permettra de créer un parking d'une capacité de 90 places. Au sud, il est nécessaire qu'AREA prenne en compte dans le cadre du projet, la réalisation d'une aire d'une capacité d'environ 100 places ;
3. que, de façon générale, les **entreprises de la zone d'activité économique impactées** par le projet soient accompagnées par AREA avec des compensations proposées au cas par cas à hauteur des préjudices constatés, que cet accompagnement soit mis en place aussi bien pour les entreprises directement touchées par le projet que pour les entreprises subissant une perturbation significative de leur activité pendant la phase de chantier, et que AREA prenne en charge tous les travaux de réaménagement des parcelles des entreprises Dispano et Mont Blanc Composites fortement impactées au niveau du bâti, des parkings et des accès de leur tenement foncier ;
4. que, pour les **aménagements connexes** au projet, AREA participe à leur **financement** à hauteur de 100%, hors maîtrise du foncier, pour l'aire de covoiturage de Villarcher et celle souhaitée le long de la VRU au sud de l'échangeur VRU/A43, et à hauteur de 80% du coût d'aménagement des giratoires de Belle Eau et de la Françon dans la zone d'activité des Landiers.

F2 – Communauté d'Agglomération Grand Chambéry

Par délibération en date du 22 mars 2018 le Conseil Communautaire de Grand Chambéry donne un **AVIS FAVORABLE** au projet d'aménagement du nœud autoroutier de Chambéry, sous réserve de la prise en compte des mêmes réserves (1,2,3 et 4) que celles émises par le Conseil Municipal de Chambéry auxquelles s'ajoute la réserve suivante :

5. au sujet de la bretelle d'accès au péage depuis la VRU sud, il est demandé que dans le dossier d'enquête publique, les **travaux d'aménagement de la bretelle vers Lyon** soient

décrits de manière détaillée. Il est essentiel qu'un zoom soit présenté sur ce secteur pour pouvoir mieux appréhender l'ensemble des dispositifs qui seront installés (contrôle de vitesse, rayon de courbure des virages, dévers, ...) pour une amélioration sensible de la sécurité.

F3 – Commune de La Motte-Servolex

Par délibération en date du 28 mars 2018 le Conseil Municipal de La Motte-Servolex donne un **AVIS FAVORABLE** au projet d'aménagement du nœud autoroutier de Chambéry, sous réserve de la prise en compte des mêmes réserves (1,2,3 et 4) que celles émises par le Conseil Municipal de Chambéry auxquelles s'ajoute la réserve suivante :

6. la ville a fait étudier la connexion routière entre le **chemin du Pré Marquis**, décalé de quelques mètres vers le nord dans le cadre du projet AREA, et les zones économiques des Épinettes et des Landiers ouest. Cette connexion routière permettrait de mieux desservir la zone économique déjà très importante et appelée à se développer au cours des prochaines années. La commune estime qu'il y a là une réelle opportunité à saisir pour désengorger la ville par le nord et mieux répartir les accès à la VRU, alors que les axes situés au sud et permettant l'entrée sur Chambéry sont trop souvent saturés.

33

F4 – Commune de Voglans

Par délibération en date du 20 mars 2018 le Conseil Municipal de Voglans donne un **AVIS FAVORABLE** au projet d'aménagement du nœud autoroutier de Chambéry, sous réserve de la prise en compte des mêmes réserves (1,2,3 et 4) que celles émises par le Conseil Municipal de Chambéry auxquelles s'ajoute la réserve suivante :

7. la commune mentionne une **augmentation prévisible importante des flux** sur les prochaines années. Elle estime que la création d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Annecy sur la nouvelle bretelle d'accès sur l'A41 va générer une pollution atmosphérique ainsi qu'une **nuisance sonore** importante pour les habitations sur la commune de Voglans et plus précisément sur le hameau des Bouvards situés sur la partie gauche de l'A41 (sens montant) et sur tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de cet axe autoroutier. La commune estime impératif que des équipements de **protection sonore**, type mur anti-bruit, soient installés sur cette zone par AREA.

F5 – Réponses du maître d'ouvrage

AREA apporte les réponses et précisions suivantes aux réserves communes de la communauté d'agglomération du Grand Chambéry, et des communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans :

Réserve 1 : nouvelle bretelle d'accès à la zone des Landiers nord

La nouvelle bretelle d'accès au droit de l'enseigne "Castorama" est dimensionnée avec deux voies.

Les travaux au droit de la VRU nord et au niveau de ce nouvel accès démarrentont dès le début de l'année 2019, en même temps que les travaux de création de la nouvelle bretelle autoroutière en direction d'A41 Annecy pour se terminer en fin d'année 2020.

Réserve 2 : deux nouvelles aires de covoiturage

L'aire de covoiturage aménagée en latéral de la plateforme de péage sera complétée par un parking au niveau du giratoire de Villarcher.

La possibilité d'en créer un au sud est en cours d'étude.

Réserve 3 : accompagnement des entreprises de la zone d'activité économique impactées

Un accompagnement des entreprises impactées a été mis en place par AREA dès la fin d'année 2016.

Des rencontres individuelles ont été organisées afin de :

- présenter le projet et exposer les impacts potentiels,
- travailler avec les propriétaires et locataires à l'identification de solutions limitant les impacts,
- le cas échéant, obtenir un accord sur la mise en œuvre des solutions identifiées.

Ces rencontres individuelles se poursuivent et ont été complétées en mai 2018 par des réunions collectives en présence de la ville de Chambéry et du Grand Chambéry.

Une première a été organisée le 17 mai pour la zone de Pré-Pagnon, afin d'initier un travail de groupe piloté par CGL.E sur les sujets stationnement et accessibilité.

Une seconde a eu lieu le 25 mai pour la zone nord, afin de leur présenter la mise en place d'un nouvel accès central à la ZA, les aménagements connexes permettant d'améliorer la fluidité dans la zone et afin d'initier un travail de groupe sur la mise en place d'une signalétique adaptée.

Réserve 4 : financement des aménagements connexes

Les aménagements connexes sous maîtrise d'ouvrage Grand Chambéry (aire de covoiturage de Villarcher, giratoires de Belle Eau et de la Françon, élargissement à deux voies de la branche du giratoire de Villarcher en sortant de la zone d'activité) seront cofinancés par AREA.

La clé de répartition fait l'objet d'échanges qui seront formalisés dans le cadre d'une convention de cofinancement signée des deux parties (Grand Chambéry et AREA).

Réserve 5 : travaux d'aménagement de la bretelle vers Lyon

Le projet prévoit l'amélioration de la géométrie de la bretelle 13.10 [note du C.E. : VRU sud vers péage] aujourd'hui accidentogène.

Actuellement cette géométrie se caractérise par un rayon de 100 m suivi d'un rayon de 42 m. Le projet propose un rayon de 114 m suivi d'un rayon de 57 m.

Pour compléter cette nouvelle géométrie il est prévu la mise en œuvre de dispositif anti-renversement dans l'extérieur de la courbe de 57 m.

La mise en place d'un radar est étudiée en concertation avec la préfecture.

Réserve 6 : impact sur le chemin du Pré Marquis

L'élargissement du chemin et la connexion avec la rue des Épinettes avec franchissement de la Leysse ne sont pas des aménagements sous maîtrise d'ouvrage AREA.

Ce projet est porté par les collectivités locales. Les études sont en cours.

Si le projet est suffisamment abouti au moment où AREA lancera les dossiers de consultation des entreprises, alors les interfaces pourront être intégrées à l'opération dans la limite de ses emprises.

Réserve 7 : croissance de trafic – nuisances sonores liées à la nouvelle gare de péage – protection sonore

Le maître d'ouvrage reprend les hypothèses développées page C6/50 du dossier d'enquête publique préalable à la DUP et MECDU utilisées dans les études acoustiques, justifiant la prise en compte d'une croissance VL de 1,7% par an et une croissance PL de 1,4%

Siagissant des accélérations des véhicules (notamment PL) en sortie de la nouvelle gare, les modèles acoustiques prennent bien en compte la problématique de redémarrage en côte du fait de la nouvelle gare de péage.

Siagissant du hameau des Bouvards, les habitations dont il est fait mention sont très éloignés du projet. Les premières habitations du hameau des Bouvards sont en effet situés à 750 m du péage et 6500 m de la fin du projet. À de telles distances, elles ont été considérées hors de la zone d'étude.

Dans l'hypothèse d'un modèle basé sur la création d'une infrastructure neuve, les objectifs acoustiques sont de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit. Des habitations, situées plus près du projet, ne dépassent pas ces niveaux ce qui ne permet pas de penser que les habitations mentionnées pourraient être éligibles à une mesure réglementaire. Il est souligné de surcroît que pour les maisons indiquées par la commune de Voglans, il n'est pas possible d'être dans le cas d'une modification significative. Il n'y a donc aucune obligation réglementaire ni d'enjeux significatifs pour ces habitations.

Les infrastructures concernées sont positionnées en catégorie 1 du classement sonore départemental impliquant des dispositions particulières aux constructeurs de logements. De surcroît lorsqu'il s'agit de constructions de nouvelles habitations : si la DIUP de l'autoroute est antérieure à la date du permis de construire de ces logements, c'est au promoteur de prendre ses dispositions pour respecter la réglementation (30 à 31 dB d'affaiblissement des menuiseries).

G – Avis de l'autorité environnementale

L'intégralité de l'avis de l'autorité environnementale figure dans la pièce H du dossier d'enquête publique.

L'Autorité environnementale (Ae) a été saisie pour avis par le Préfet de la Savoie, le dossier ayant été reçu et complété par les volets relatifs à l'autorisation environnementale le 30 mars 2018

L'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) s'est réunie et a rendu son avis le 16 mai 2018.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

L'Ae relève les principaux enjeux environnementaux du projet :

- la préservation des zones humides, dont certains habitats d'intérêt communautaire, et la bonne prise en compte des corridors de déplacement de la faune, dont une fraction notable est protégée ;
- la qualité de l'eau, tant au niveau des eaux de surface que des eaux souterraines, dont l'exutoire naturel est le lac du Bourget ;
- la protection des populations vis-à-vis des nuisances, en particulier en ce qui concerne les points noirs du bruit.

L'Ae mentionne que l'enquête publique portera "sur l'utilité publique, sur la demande d'autorisation environnementale, sur la MECDU, et sur le classement de la voirie. Il a été indiqué aux rapporteurs qu'une enquête publique unique serait organisée sur les différents volets du dossier (article L123-6 du code de l'environnement), ce qui permet une meilleure compréhension du dossier et de l'ensemble de ses enjeux par le public."

En préambule à l'analyse de l'étude d'impact :

Après avoir rappelé que :

- le projet générerait environ 35 000 m³ de déblais et nécessiterait 85 000 m³ de remblais auxquels s'ajoutent environ 40 000 m³ de couche de forme,
- si leur qualité le permet, les déblais seront réutilisés en remblais,
- la destruction d'ouvrages d'art et de bâtiments devrait produire de l'ordre de 4 000 m³ de béton, 121,5 tonnes d'acier et 2 000 m³ de matériaux divers :

1 – L'Ae recommande de présenter l'ensemble des sites de mise en dépôt des matériaux excédentaires, de décrire leur état initial et d'évaluer les impacts sur ceux-ci.

36

G1 – Recommandations de l'Ae après analyse de l'étude d'impact

En matière de **qualité de l'air**, après avoir rappelé les termes de la circulaire du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact qui précisent que pour les parties du réseau routier subissant une variation inférieure à 10% des flux de trafic, il appartient au pétitionnaire d'apprécier si leur prise en compte est justifiée :

2 – L'Ae recommande d'élargir le domaine de l'étude air et santé pour inclure l'ensemble des travaux et des effets du projet.

Après avoir constaté que certaines zones présentant une végétation et un sol caractéristiques des **zones humides** n'ont pas été retenues

3 – L'Ae recommande, à défaut d'une explication mieux étayée sur la non-prise en compte de la phragmitaie située à l'est des Épinettes et de la zone rudérale le long du chemin parallèle à l'A41 comme zones humides, d'inclure celles qui seront affectées par le projet dans le calcul des superficies de zones humides à compenser.

Après avoir rappelé :

- que l'état initial du **bruit** montre de nombreuses situations d'ambiance sonore non modérée le long des 4 axes majeurs du nœud autoroutier de Chambéry,
- que trois bâtiments d'habitation sont des points noirs du bruit (routier), ainsi que trois autres bâtiments d'habitation qui sont qualifiés de points noirs du bruit ferroviaire,
- que s'ajoutent un hôtel et trois bâtiments de bureaux qui dépassent les seuils de qualification en point noir du bruit sans être considérés comme des établissements sensibles,

et souligné qu'au moins trois autres bâtiments d'habitation sont à la limite des seuils mais ne sont pas considérés comme points noirs du bruit, alors que les incertitudes de calage du modèle acoustique pourraient conduire à une appréciation plus nuancée :

4 – L'Ae recommande d'interpréter dans l'intérêt des habitants les résultats du modèle acoustique dans les cas où le bruit estimé est égal au seuil de qualification en point noir du bruit, et de les considérer effectivement comme des points noirs.

S'appuyant sur la circulaire n°97-110 du 12 décembre 1997 relative à la prise en compte du **bruit** dans la construction de routes nouvelles qui rappelle que la qualification de l'ambiance sonore initiale doit se faire par zones homogènes du point de vue de l'occupation du sol et constatant que l'analyse de l'état initial est présentée selon quatre zones de l'aire d'étude :

5 – L'Ae recommande de considérer l'ensemble du secteur comme étant en ambiance initiale sonore modérée.

G2 – Recommandations de l'Ae après analyse des impacts et mesures ERC

Après avoir observé que le **planning de chantier** tient compte des différents enjeux, sans pour autant préciser comment seront conciliées les dates recommandées qui sont parfois antagonistes entre elles selon le thème traité :

6 – l'Ae recommande d'exposer la manière dont il sera tenu compte des dates recommandées pour les travaux lors de l'établissement du planning de chantier.

Après avoir constaté que les objectifs du **plan climat, air et énergie** de l'intercommunalité Grand Chambery prévoyant une réduction de 20% des consommations énergétiques d'ici 2020 par rapport à 2006, et une réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 par rapport à celles de 1990 sont rappelés sans décrire la contribution du projet à leur atteinte, ni vérifier que l'augmentation prévisible du trafic ne leur est pas contraire :

7 – l'Ae recommande de présenter la contribution du projet aux objectifs fixés par le plan climat, air et énergie de l'intercommunalité du Grand Chambery, en analysant la part due à la voiture individuelle.

Après avoir observé que les **émissions de polluants aériens** sont estimés au moyen du modèle Copert IV de l'agence européenne de l'environnement, alors que la version la plus récente (Copert V) prend désormais en compte les émissions en conditions réelles de circulation des véhicules diesel au lieu des déclarations des constructeurs :

8 – l'Ae recommande de reprendre les estimations d'émissions de polluants aériens au moyen d'une version à jour du logiciel Copert.

L'Ae note que l'étude **air et santé** présente des résultats à l'état initial (2014) et pour 2040 avec et sans projet. Les dépassements de l'objectif de qualité concernant les PM_{2,5} restent présents aux diverses échéances, étant précisé que la teneur de fond de Chambery suffit à elle seule à provoquer ces dépassements. Elle estime que les résultats projetés à la mise en service seraient utiles à la complète information du public, puisque l'hypothèse émise sur l'amélioration des motorisations n'aura pas encore produit ses effets :

9 – pour la complète information du public, l'Ae recommande de compléter l'étude air et santé par une présentation des résultats projetés à la mise en service du projet.

En matière de **nuisances sonores**, après avoir indiqué que le hameau de Villarcher est situé à proximité immédiate du projet et connaîtra de ce fait une augmentation substantielle de trafic en raison du projet :

10 – l'Ae recommande d'étudier l'évolution prévisible du bruit dans le hameau de Villarcher et d'en déduire des mesures d'évitement ou de réduction complémentaires.

Ayant observé, à propos du modèle acoustique utilisé, qu'une incertitude pèse sur la hausse qui sera effectivement atteinte aux endroits où le modèle indique une hausse de + 2,0 dB(A), et que celle-ci peut correspondre à une modification significative :

11 – l'Ae recommande de reprendre l'analyse des impacts sonores du projet en considérant les zones 1 et 2 (A43 et VRU sud) comme subissant une modification significative de l'infrastructure, et d'en déduire si besoin des mesures complémentaires.

Après avoir constaté que les valeurs de bruit en 2040 avec projet montrent que des bureaux dépasseront les seuils de caractérisation des points noirs dus au bruit (4 bâtiments), mais aussi des

bâtiments de logements où le bruit prépondérant est routier, que des bâtiments où le bruit projeté est égal au seuil ne sont pas présentés comme points noirs du bruit malgré les incertitudes de calage et d'arrondis :

12 – l'Ae recommande d'être plus ambitieux dans le traitement des points noirs du bruit.

Milieus naturels, eau et biodiversité :

Après avoir observé que la réalisation de dispositifs d'assainissement pluvial améliorera la situation actuelle l'Ae indique que la régulation des eaux pluviales insuffisante et les choix opérés conduisent à une faible protection du milieu récepteur, en particulier pour le ruisseau de Belle-Eau et pour l'exutoire du bassin de Poivre-Rouge dans la zone des Landiers. Elle estime que le dossier ne décrit pas systématiquement la situation en cas de pluie d'occurrence plus élevée que décennale :

13 – l'Ae recommande de compléter le dispositif des traitement des eaux avant rejet, en particulier dans le secteur du ruisseau de Belle-Eau et pour l'exutoire du bassin de Poivre-Rouge, et d'exposer le fonctionnement des dispositifs prévus en cas de pluie d'occurrence plus élevée que décennale.

38

Après avoir observé que des pieux devront être réalisés pour la construction de trois ouvrages dans le périmètre de protection rapproché du captage AEP du Puits des Îles, qu'une étude géotechnique devra être menée afin de déterminer la profondeur des pieux ainsi que les techniques à réaliser et que l'ARS recommande que cette étude soit mise à profit pour garantir que les travaux prévus ne soient pas de nature à altérer la qualité de l'eau de la nappe souterraine alimentant le Puits-des-Îles

14 – l'Ae recommande de produire l'étude géotechnique analysant l'impact potentiel des fondations des ouvrages de franchissement de la Leyse sur la nappe utilisée pour l'alimentation en eau potable.

Après avoir observé que l'énumération des cas dans lesquels le recours aux produits phytosanitaires reste possible semble peu restrictive :

15 – l'Ae recommande à AREEA de préciser les conditions d'usage des produits phytosanitaires, et de chercher à les éviter autant que possible dans le cadre d'une démarche environnementale plus ambitieuse.

Étant donné la sensibilité des milieux aquatiques situés à proximité du projet et à son aval (lac du Bourget) :

16 – l'Ae recommande d'affiner l'analyse des impacts de l'apport annuel supplémentaire de 30 tonnes de sel de deverglacage aux milieux aquatiques.

G3 – Impacts cumulés

Après avoir observé que rien ne permet de vérifier la cohérence, l'absence de double compte ou la complémentarité entre les zones humides réhabilitées dans le cadre des mesures compensatoires et le programme de travaux de restauration de zones humides engagé par Chambéry Métropole :

17 – l'Ae recommande d'articuler le choix des parcelles retenues en compensation avec le programme porté par les collectivités.

G4 – Résumé non technique

18 – L'Ae recommande de tenir compte dans le résumé non technique des remarques formulées dans le présent avis.

G5 – Réponses du maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité environnementale.

Chacune des recommandations résumées précédemment ont été prises en compte par le maître d'ouvrage. Elles ont toutes reçu une réponse, sous forme de précisions ou explications sur la base des éléments figurant au dossier ou dans l'étude d'impact, en apportant une correction au dossier d'enquête, ou encore en ajoutant des annexes au dossier (5 annexes ont ainsi complété le dossier).

L'avis de l'autorité environnementale, ainsi que les réponses du maître d'ouvrage, étaient joints dans leur intégralité au dossier mis à disposition du public (Pièce H).

39

J'observe que toutes les recommandations de l'Ae ont reçu de la part du maître d'ouvrage des réponses appropriées. Celles-ci m'apparaissent pertinentes et adaptées, permettant de lever certaines ambiguïtés, imprécisions ou interrogations. Elles m'apparaissent de nature à apporter des éléments complémentaires permettant une meilleure compréhension du dossier pour le public.

4 – ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

A – Désignation du commissaire enquêteur

Par requête sous forme de lettre enregistrée le 13/04/2018 au tribunal administratif de Grenoble, Monsieur le Préfet de la Savoie a sollicité la désignation d'un commissaire enquêteur enfin de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

- *la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry sur le territoire des communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans emportant mise en compatibilité des PLU de Chambéry et La Motte-Servolex et classement de voirie dans le réseau autoroutier ;*
- *l'enquête parcelaire associée ;*
- *l'enquête concernant l'autorisation environnementale du projet au titre de la loi sur l'eau tenant lieu de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées.*

Le 19 avril 2018, lors d'un contact téléphonique avec le Tribunal Administratif de Grenoble sollicitant mon accord en vue de ma désignation comme commissaire enquêteur titulaire dans le cadre de la présente enquête publique, j'estimais avoir une position neutre par rapport au projet mis à l'enquête publique, ne pas avoir d'intérêt au projet à quelque titre que ce soit et j'acceptais de travailler dans le sens de l'intérêt général.

Par décision rendue le 23/04/2018 par le Magistrat délégué du Tribunal Administratif de Grenoble, j'ai été désigné en qualité de commissaire enquêteur dans le cadre de l'enquête publique mentionnée ci-dessus (Annexe A1).

J'ai transmis au Tribunal Administratif de Grenoble le 29/04/2018 la déclaration sur l'honneur prévue à l'article R123-4 du code de l'environnement, certifiant ne pas avoir intérêt au projet à quelque titre que ce soit.

B – Arrêt des modalités de l'enquête publique et prise de possession du dossier

Le 30/04/2018, dès réception de ma désignation par le Tribunal Administratif, j'ai pris contact avec le pôle Expropriations – Service de la coordination des politiques publiques de la préfecture de Savoie. Un premier rendez-vous a été fixé au 03/05/2018 à la préfecture de Savoie.

Le jeudi 03 mai 2018 je me suis rendu à la préfecture de Savoie où j'ai rencontré :

- ↓ M. Denis REVEL – Chef du service de la coordination des politiques publiques,
- ↓ Mme Dominique ARNAUD – Chef du pôle Expropriations,
- ↓ Mme Lydia THÉVENON – Adjointe au Chef du pôle Expropriations,
- ↓ Mme Leslie GOTTELAND du pôle expropriations,
- ↓ M. François TOUBIN - Police de l'eau – DDT73 / SEEF / MA

Au cours de cette réunion nous avons défini en concertation l'articulation et les modalités des enquêtes publiques relatives à ce projet. Nous en avons arrêté les dates et les permanences.

À la demande des services préfectoraux et du maître d'ouvrage, trois enquêtes distinctes seront engagées (DUP, Autorisation environnementale, enquête parcellaire). Nous avons convenu que, au total, 8 permanences seraient tenues par le commissaire enquêteur, afin de recevoir le public et toute personne qui souhaiterait me rencontrer, en mairie de Chambéry étant siège de l'enquête. Nous avons arrêté les jours et heures de ces permanences. Un dossier d'enquête publique et un registre d'observations y seront déposés dans chacune des trois mairies pour être mis à la disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture, durant toute la durée de l'enquête.

Le jeudi 03 mai 2018 – après-midi, j'ai rencontré Mme Sandra QUIVET – Société AREA – Conducteur d'opérations Grands Projets accompagné de la Maîtrise d'œuvre, le bureau d'études EGIS Villes & Transports représenté par MM. Sébastien BOYETTE - Directeur de projet et M. Damien CERCUEIL. Mme QUIVET m'a fait une présentation claire et détaillée des aménagements prévus dans le cadre de cette opération de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry. Un exemplaire du dossier provisoire d'enquête publique préalable à la DUP et mis en compatibilité des documents d'urbanisme m'a été remis.

C – Arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique

Par arrêté en date du 31 mai 2018, Monsieur le Préfet de la Savoie a fixé les dates, les modalités et la publicité concernant cette enquête publique (Annexe A2).

D – Démarches préalables à l'ouverture de l'enquête

Préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, je me suis rendu en Préfecture de Savoie le 06 juin 2018, afin de parapher et signer les registres d'enquête et les dossiers mis à disposition du public.

Le lundi 25 juin 2018, j'ai "verrouillé" le registre dématérialisé, celui-ci devant s'ouvrir automatiquement au public le mercredi 27 juin 2018 à 08 heures 15 et se fermer le vendredi 10 août 2018 à 18 heures 30.

E – Contacts établis avant l'ouverture de l'enquête publique

Le mardi 15 mai 2018 je me suis rendu à la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est (DIRCE) afin de rencontrer Monsieur David FAVRE et avoir un échange sur la perception du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry et les retombées sur la gestion de la VRU par la DIRCE ainsi que sur les projets à court et moyen termes en matière d'aménagement de la VRU.

Le mercredi 30 mai 2018 je me suis rendu à la mairie de Voglans afin d'y rencontrer Monsieur Yves MERCIER – Maire de Voglans et échanger sur sa perception du projet, ses attentes, ses craintes ...

Le mardi 05 juin 2018 j'ai rencontré Monsieur Luc BERTHOUD – Maire de La Motte-Servolex afin qu'il m'entretienne de ses attentes vis-à-vis du projet, ses inquiétudes, ..

Le vendredi 08 juin 2018 j'ai rencontré Madame Josiane BEAUD – 1^{ère} adjointe au Maire de Chambéry – Rayonnement de la ville et de l'agglomération, urbanisme, transports, circulation et stationnement, également vice-présidente de Grand Chambéry chargée de la multi modalité, des transports, des déplacements et du schéma de déplacements.

Le lundi 18 juin 2018 je me suis rendu en Préfecture de Savoie afin de participer à une présentation du registre dématérialisé.

F – Mesures de publicité – Information du public

La présente enquête publique a fait l'objet de la publicité suivante :

- Un avis d'enquête (Annexe A3), destiné à informer le public de l'ouverture de l'enquête publique a été apposé sur les panneaux d'affichage placés à l'extérieur des mairies de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans,, ces panneaux municipaux à ouvertures vitrées laissent voir depuis la voie publique leur contenu tout en les protégeant tant des intempéries que des actes de malveillance. La lecture des avis d'enquête en est facilitée et peut intervenir à tout moment. Cet avis a également fait l'objet d'un affichage sur les panneaux habituels d'affichage des communes ainsi qu'en divers points de l'aire d'étude de l'aménagement (Annexe A4).

J'ai constaté, notamment lors de mes permanences en mairies, la mise en place effective de ces affiches. L'affichage a été maintenu en place pendant toute la durée de la procédure.

- L'avis d'enquête a été publié dans des journaux locaux à l'initiative de Monsieur le Préfet de Savoie (annexe A5) :
 - Premières parutions
Le Dauphiné Libéré du vendredi 08 juin 2018
L'essor Savoyard du jeudi 07 juin 2018
 - Secondes parutions
Le Dauphiné Libéré du vendredi 29 juin 2018
L'Essor Savoyard du jeudi 28 juin 2018
- L'avis d'enquête a été publié sur le site internet des services de l'État en Savoie à l'adresse : <http://www.savoie.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques> et sur le site d'enquêtes dématérialisées à l'adresse : <https://www.registre-dematerialise.fr/777>

G – Lieux et siège de l'enquête

Conformément à l'article 3 de l'arrêté préfectoral précité du 31 mai 2018 prescrivant l'enquête publique, celle-ci a été ouverte dans les communes de La Motte-Servolex, de Voglans et de Chambéry, la mairie de celle-ci étant désignée siège de l'enquête (mairie de quartier Centre-Ville).

H – Permanences du commissaire enquêteur

L'enquête publique a été menée du 27/06/2018 au 10/08/2018, soit durant 45 jours consécutifs.

Le commissaire enquêteur s'est mis à la disposition du public à l'occasion de 8 permanences : 4 en mairie de quartier Centre-Ville de Chambéry (siège de l'enquête publique), 3 en mairie de La Motte-Servolex, 1 en mairie de Voglans, conformément à l'article 6 de l'arrêté préfectoral précité du 31 mai 2018 prescrivant l'enquête publique, selon le calendrier suivant :

Mairie de Chambéry (CV)	le mercredi 27 juin 2018	de 09h00 à 12h00
Mairie de La Motte-Servolex	le samedi 30 juin 2018	de 09h00 à 11h45
Mairie de Voglans	le vendredi 06 juillet 2018	de 16h00 à 18h30

Mairie de Chambéry	le mardi 10 juillet 2018	de 09h00 à 12h00
Mairie de La Motte-Servolex	le mercredi 18 juillet 2018	de 14h00 à 17h00
Mairie de Chambéry	le mardi 24 juillet 2018	de 09h00 à 12h00
Mairie de La Motte-Servolex	le vendredi 03 août 2018	de 14h00 à 17h00
Mairie de Chambéry	le vendredi 10 août 2018	de 14h30 à 17h00

I – Consultation du dossier par le public

La consultation du dossier par le public était possible pendant toute la durée de l'enquête :

- ✓ sur supports papier en mairies de Chambéry (mairie de quartier – 45, place Grenette), La Motte-Servolex et Voglans, aux jours et heures habituels d'ouverture au public de chacune de ces administrations ;
- ✓ sur le site internet des services de l'État en Savoie : <http://www.savoi.e.gouv.fr./Publications/Enquetes-publiques>
- ✓ sur le site internet suivant : <https://www.registre-dematerialise.fr/777>
- ✓ sur un poste informatique en chacune des mairies de Chambéry, de la Motte-Servolex et de Voglans à leurs heures et jours habituels d'ouverture.

J'ai pu constater, notamment lors de mes permanences, que les dossiers mis à la disposition du public sont restés complets du début à la fin de l'enquête publique dans chacune des trois mairies.

Enfin, il était expressément stipulé dans les avis au public ainsi que dans l'arrêté préfectoral du 31 mai 2018 (article 4) que toute personne, sur simple demande et à ses frais, pouvait obtenir communication, auprès de la préfecture de la Savoie, du dossier d'enquête publique, et qu'un accès gratuit au dossier est garanti par un poste informatique disponible en mairies de quartier centre-ville de Chambéry, la Motte-Servolex, et Voglans.

J – Modalités de formulation des observations et propositions

Les observations et propositions pouvaient être formulées conformément à l'article 7 de l'arrêté préfectoral du 31 mai 2018 prescrivant l'enquête publique :

- ✓ **par écrit sur** l'un des registres d'enquête à feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur, ouverts à cet effet, aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies de Voglans, La Motte-Servolex et de Chambéry (73) siège de l'enquête,
- ✓ **sur le registre dématérialisé** ouvert à cet effet à l'adresse : <https://www.registre-dematerialise.fr/777>,
- ✓ **par lettre adressée ou déposée** en mairie de quartier de Chambéry centre-ville, en inscrivant sur l'enveloppe la mention "à l'attention de M. le commissaire enquêteur – Enquête publique DUP/MECDU/classement de voirie – Nœud autoroutier de Chabéry"
- ✓ **par voie électronique** à l'adresse : enquete-publique-777@registre-dematerialise.fr
- ✓ **oralement en rencontrant le commissaire enquêteur** lors de l'une des permanences mentionnées au paragraphe H précédent.

K – Consultation des observations pendant l'enquête

Les observations et propositions du public formulées par mails ont été systématiquement annexées aux registres. Les observations et propositions du public transmises par voie postale ou déposées en mairie étaient également annexées aux registres et transmises en mairie de quartier de Chambéry - Centre-ville.

L – Visite sur place

Le jeudi 07 juin 2018, j'ai rencontré Mme Sandra QUIVET – Société AREA – Conducteur d'opérations Grands Projets accompagné de la Maîtrise d'œuvre, le bureau d'études EGIS Villes & Transports représenté par MM. Sébastien BOYETTE - Directeur de projet et M. Damien CERCUEIL afin de faire un premier point sur l'examen du dossier auquel j'ai procédé depuis notre présente rencontre du 03 mai 2018, pour traiter de certaines de mes interrogations et obtenir des précisions sur des points qui ne m'apparaissaient pas clairs dans le dossier.

À l'issue de cette réunion de travail nous sommes rendus sur la zone d'étude concernée par le projet afin de mieux saisir les problématiques traitées dans le dossier, des dispositions prises, les impacts prévisibles du projet.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Cette visite m'a permis de mieux appréhender les difficultés et les contraintes du site, ainsi qu'une meilleure perception du dimensionnement des différents ouvrages prévus.

M – Composition du dossier

Un soin particulier a été apporté dans la présentation de ce dossier afin d'en faciliter au maximum sa consultation et d'essayer de le rendre compréhensible par tous.

Pour parvenir à ce résultat, le dossier a été découpé en 10 rubriques parfaitement identifiables.

Le dossier complet contient environ 470 feuilles recto-verso format A3. Intitulé "RÉAMÉNAGEMENT DU NEUD AUTOROUTIER DE CHAMBÉRY – Dossier d'enquête publique préalable à la DUP et MECDU" – Version de mai 2018", il comprend les documents suivants (les parties E : étude d'impact et G : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme, particulièrement volumineux font l'objet de documents séparés, facilitant la manipulation du document décrivant le projet) :

Pièce A – L'objet de l'enquête, informations réglementaires et administratives (9

feuilles recto-verso format A3) : présente le déroulement de l'enquête et les aspects juridiques attendants

- A1 – objet et organisation de l'enquête (pages A4/17 à A6/17)
- A2 – Principaux textes régissant l'enquête publique (pages A7/17 à A11/17)
- A3 – Insertion de l'enquête dans la procédure relative au projet (pages A12/17 à A14/17)
- A4 – Au-delà de la DUP, présentation des autres procédures administratives (pages A15/17 à A16/17)
- A5 – Le suivi des mesures environnementales (page A17/17)

Pièce B – Plan de situation du projet au 1/25 000 (2 feuilles format A3) : permet de connaître la localisation des travaux envisagés

Pièce C – Projet mis à l'enquête (26 feuilles recto-verso format A3)

- C1 – Notice explicative (pages C5/50 à C19/50)
- C2 – Présentation du projet retenu (pages C20/50 à C22/50)
- C3 – Caractéristiques des aménagements projetés (pages C23/50 à C36/50)
- C4 – Mobilités et insertion du projet (pages C37/50 à C48/50)
- C5 – Plan général des travaux (page C49/50)
- C6 – Appréciation sommaire des dépenses (page C50/50)

Pièce D – Plan du périmètre de la DUP (2 feuilles format A3)

Pièce E – Étude d'impact (243 feuilles recto-verso format A3 format A3) + annexe : Expertise DIRCE – Impact hydraulique du rejet du système de rétention des pollutions routières issues de la VRU sur les conditions de stagnation de l'eau dans le casier des Épinettes (document de 25 pages non numérotées)

Pièce F – Bilan de la concertation (16 feuilles recto-verso format A3)

F1 – Réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry – Bilan de la concertation publique et suite de la concertation - Mai 2016 (pages 1/52 à 52/52)

F2 – Réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry – Annexe 1 : les suites de la concertation et la poursuite de la mise au point du projet – Mai 2016 (pages 1/6 à 6/6)

Pièce G – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (136 feuilles recto-verso format A3)

G1 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme – Commune de Chambéry (pages G1/63 à G29/63 et G33/63 à G G63/63 + insérés entre les pages G28/63 et G33/63, 4 planches au 1/2000 : règlement documents graphiques : PLU – 2.3.1 planche 1 document en vigueur – planche 1 document mis en compatibilité – PLU – 2.3.2 planche 1 document en vigueur – planche 1 document mis en compatibilité

G2 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme – Commune de La Motte-Servolex (pages G1/61 à G22/61 et G26/61 à G61/61 + insérés entre les pages G22/61 et G26/61, 2 planches au 1/5000 : règlement documents graphiques : plan n°3.1.a – Ensemble de la commune planche 1 document en vigueur – planche 1 document mis en compatibilité – 2 planches au 1/2000 : règlement documents graphiques plan n°3.1.b planche 1 document en vigueur – planche 1 document mis en compatibilité

G3 – Procès-verbaux des réunions d'examen conjoint sur les dossiers de mise en compatibilité des PLU (12 feuilles recto-verso format A3)

Pièce H – Avis de l'autorité environnementale et des Collectivités (31 feuilles format A3 recto-verso)

H1 – Avis de l'autorité environnementale (pages 1/20 à 20/20)

H2 – Réponse du maître d'ouvrage à l'avis émis par l'autorité environnementale (pages H15/62 à H33/62)

H3 – Avis des collectivités et leurs groupements intéressés (pages H34/62 à H48/62)

H4 – Réponses du maître d'ouvrage à l'avis des collectivités et leurs groupements intéressés (pages H49/62 à H52/62)

H5 – Annexes (pages H53/62 à H62)

Pièce I – Avis de la direction immobilière de l'État (ex France domaine) (2 feuilles format A3 recto verso)

Pièce J – Classement de voirie dans le domaine autoroutier (2 feuilles A3 recto-verso)

Était joint un dossier administratif comprenant :

- ✓ une copie de l'ordonnance du tribunal administratif désignant le commissaire enquêteur
- ✓ une copie de l'arrêté préfectoral du 31 mai 2018 prescrivant l'enquête publique ;
- ✓ une copie de l'avis au public ;
- ✓ avis insérés dans la presse.

N – Déroulement de l'enquête

- L'enquête publique s'est déroulée du **mercredi 27 juin 2018**, 08 heures 15, au **vendredi 10 août 2018**, 18 heures 30, inclus, soit pendant **45** jours consécutifs.
- Durant cette période, le dossier, les pièces annexes et un registre d'enquête, ont été tenus à la disposition du public dans chacune des mairies de Chambéry ((mairie de quartier centre-ville), La Motte-Servolex et Voglans aux jours et heures habituels d'ouverture.
- Durant cette même période, un registre dématérialisé a été ouvert et mis à disposition du public, lui permettant de consulter le dossier et de s'exprimer sur le projet.
- Conformément à l'arrêté du 31 mai 2018 du Préfet de la Savoie, je me suis tenu à la disposition du public au cours de 8 permanences, aux dates et horaires suivants :

- en mairie de quartier centre-ville à Chambéry (45 place Grenette) :
 - le mercredi 27 juin 2018 de 9 heures 00 à 12 heures 00,
 - le mardi 10 juillet 2018 de 9 heures 00 à 12 heures 00,
 - le mardi 24 juillet 2018 de 9 heures 00 à 12 heures 00,
 - le vendredi 10 août 2018 de 14 heures 30 à 17 heures 00,
- en mairie de La Motte-Servollex :
 - le samedi 30 juin 2018 de 9 heures 00 à 11 heures 45,
 - le mercredi 18 juillet 2018 de 14 heures 00 à 17 heures 00,
 - le vendredi 03 août 2018 de 14 heures 00 à 17 heures 00,
- en mairie de Voglans
 - le vendredi 06 juillet 2018 de 16 heures 00 à 18 heures 30.

45

- Les salles de permanence mises à ma disposition, permettaient la confidentialité des échanges. J'ai pu observer que, parfois, elles ne répondaient pas aux normes d'accessibilité. J'en ai fait la remarque aux responsables présents qui, dans le cas de Chambéry – Mairie de quartier centre-ville a fait le nécessaire pour changer la salle initialement prévue afin que les permanences se tiennent dans de bonnes conditions en rez-de-chaussée, et dans le cas de La Motte-Servollex (permanences des 18/07/2018 et 03/08/2018) s'est engagé à faire le nécessaire dans l'hypothèse selon laquelle une personne présentant des difficultés pour accéder à l'étage sans ascenseur (panne de longue durée) souhaiterait me rencontrer (le cas ne s'est pas produit).

Ces permanences se sont, globalement, déroulées dans de bonnes conditions d'accueil du public, qui pouvait aisément consulter des pièces des dossiers et porter toutes observations sur les registres d'enquête. Les entretiens verbaux se sont déroulés dans une ambiance courtoise et d'écoute.

O – Clôture de l'enquête publique

À la fin de mon ultime permanence en mairie de Chambéry, à l'issue de la période réglementaire de l'enquête, j'ai signé et clos le registre d'enquête. J'ai pu le récupérer immédiatement. Je me suis ensuite rendu en mairie de La Motte-Servollex afin de procéder à la même procédure à 17 heures 30, heure de fermeture de la mairie, puis à la mairie de Voglans à 18 heures 30 heure de fermeture de la mairie.

Le registre dématérialisé a été clos automatiquement à 18 heures 30 le vendredi 10 août 2018.

J'ai rencontré Madame Sandra QUIVET – Conducteur d'opération Grands Projets – Société Area le lundi 20 août 2018 à Chambéry afin de lui présenter un bilan de l'enquête publique et lui remettre le procès-verbal de synthèse des observations (annexe A13), en l'invitant à produire ses observations éventuelles dans un délai de 15 jours maximum conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement et à l'article 8 de l'arrêté préfectoral portant ouverture de l'enquête publique.

J'ai reçu le mémoire en réponse de Madame QUIVET le 31 août 2018 (annexe A8).

5 – LES OBSERVATIONS RECUEILLIES DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE

A – Le climat de l'enquête publique

Cette enquête publique porte sur une infrastructure dont les difficultés et la dangerosité sont bien connus des habitants du bassin chambérien, et, au-delà, des utilisateurs, réguliers ou occasionnels, du nœud autoroutier de Chambéry.

La publicité faite autour de l'enquête publique par les différents intervenants : organisateur de l'enquête publique, maître d'ouvrage et communes directement concernées par le projet, m'est apparue tout à fait adaptée et à la hauteur de l'importance du projet. J'observe d'ailleurs que le dossier rendu disponible sur le registre dématérialisé a été l'objet de nombreux téléchargements : 976, pour tout ou partie du dossier, le site lui-même ayant fait l'objet d'un accès par 681 visiteurs.

Sauf cas particuliers, les objections ou critiques de particuliers, riverains de l'infrastructure ou non, à l'égard du projet portent sur des éléments bien précis dudit projet, suscitant davantage des inquiétudes, qu'il convient de dissiper en fournissant les explications ou justifications adéquates, afin également de préciser les moyens en œuvre, ou pouvant être envisagés, pour atténuer l'impact de certaines dispositions prévues.

Plusieurs intervenants, institutionnels (associations, élus, ...) ou particuliers, portent une appréciation plus sévère sur la façon d'atteindre les objectifs assignés au projet de réaménagement. Des solutions alternatives ou complémentaires, très élaborées, sont parfois présentées et doivent être prises en considération, des améliorations ou des consolidations doivent pouvoir être apportées et les avis doivent être entendus et pris en considération.

Aucun incident majeur n'est intervenu durant l'enquête publique, ou n'a été porté à ma connaissance.

Un contributeur (intervention RD 01) a sollicité une prolongation de l'enquête publique jusqu'à la fin du mois de septembre (soit une prolongation de 51 jours alors que le code de l'environnement article L.123-9 3^{ème} alinéa limite à une durée maximale de 15 une telle prolongation pouvant être décidée par le commissaire enquêteur) ainsi que l'organisation d'une réunion publique. Compte tenu de la durée de l'enquête (45 jours soit une durée très sensiblement supérieure à celle imposée par la réglementation) et de l'absence de justification et de contenu à une telle réunion publique, je n'ai pas cru devoir réserver de suites favorables à ces demandes. J'ai informé verbalement le demandeur de ma décision lors de son passage en mairie annexe centre-ville de Chambéry au cours de ma permanence du 10 juillet 2018.

B – Le dépôt d'observations par le public

Le public disposait de diverses possibilités pour formuler ses observations au titre de l'enquête :

- par des dépositions sur les registres mis à sa disposition en mairies, accessibles aux jours et heures habituels d'ouverture de celles-ci,
- verbalement lors de mes permanences,
- par transmission de courriers postés ou déposés au siège de l'enquête en mairie de quartier centre-ville de Chambéry, ou en mairies de La Motte-Servolex ou de Voglans,
- pendant la durée de l'enquête, 24h/24 et 7j/7, sur le registre dématérialisé ouvert à cet effet à l'adresse <https://www.registre-dematerialise.fr/777>,
- par courrier électronique à l'adresse enquete-publique-777@registre-dematerialise.fr.

Quelques participants se sont exprimés par différents moyens en dupliquant leur contribution.

Le dépôt d'observations par le public sur les registres papier ou annexées

Pendant les permanences				En dehors des permanences	
Pernéance du	Personnes ou groupes rencontrés	Inscriptions au registre	Documents déposés	Inscriptions au registre	Documents déposés ou reçus
Mairie de quartier 27/06/2018 09:00 à 12:00	0	0	0	3	2

Chambéry Centre-Ville	Mardi 10/07/2018 09:00 à 12:00	1	1	1		
	Mardi 24/07/2018 09:00 à 12:00	3	1	0		
	Vendredi 10/08/2018 14:00 à 17:00	1	0	0		
	Samedi 30/06/2018 09:00 à 11:45	1	1	0		
Mairie de La Motte- Servolex	Mercredi 18/07/2018 14:00 à 17:00	6	5	1	5	0
	Vendredi 03/08/2018 14:00 à 17:00	4	4	1		
	Vendredi 06/07/2018 16:00 à 18:30	4	4	0		
TOTAL		20	16	3	16	4

20 personnes ou groupes se sont présentés à mes permanences, seules ou en groupes. 36 contributions ont été recueillies sur les registres d'enquête ou annexées aux registres (courriers reçus) placés dans chacune des 3 mairies concernées. Elles sont résumées en annexes, référencées CHY 01 à CHY 07, LMS 01 à LMS 16, VOG 01 à VOG 12 selon les communes où elles ont été déposées, et reproduites dans leur intégralité en annexe 1 au présent procès-verbal.

À noter que, en mairie de Voglans, les observations faites dans le cadre de l'enquête publique portant sur la demande de DUP ont été portées au registre relatif à l'enquête autorisation environnementale, et inversement.

Les observations verbales du public

Une intervention verbale a eu lieu le samedi 30 juin 2018, sans inscription au registre, lors de ma permanence en mairie de La Motte-Servolex. Les propos tenus lors de cette intervention ont été confirmés par une expression écrite le 02/08/2018 sur le registre dématérialisé (RD 01).

Une intervention verbale a également eu lieu le mercredi 18 juillet 2018, sans inscription au registre, lors de ma permanence en mairie de La Motte-Servolex, les intervenants souhaitant confirmer et le cas échéant compléter les observations portées au registre papier le 09/07/2018.

Le 23 juillet 2018 un intervenant s'est présenté en mairie annexe Chambéry centre-ville et a confirmé ses observations par un courrier dans le cadre de l'enquête parcellaire (M. Yves PADEY)

Une intervention verbale a eu lieu le vendredi 10 août 2018, sans rapport avec l'enquête.

Les courriers ou dossiers déposés au siège de l'enquête publique (mairie de quartier Centre-Ville Chambéry) à l'attention du commissaire enquêteur

Une pétition non datée a été déposée en mairie de Voglans et annexée au registre d'enquête le 01/08/2018, comportant 150 signatures représentant 110 foyers environ.

Les observations portées au registre dématérialisé ou transmises par courrier électronique

16 observations ont été portées au registre dématérialisé auxquelles il convient d'ajouter 4 observations portées au registre dématérialisée relatif à l'enquête publique relative à l'autorisation environnementale qui concernaient des observations générales sur le projet au titre de la DUP.

Le registre dématérialisé a été consulté par 681 visiteurs (visiteurs uniques sur 1 journée), ces visites ayant donné lieu à 976 téléchargements.

1 observation a été transmise par courrier électronique sur le registre dématérialisé (courriel RD 09)

6 – ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

48

Ce sont près de 55 contributions qui ont été recueillies durant l'enquête publique. Elles émanent :

- pour environ 59% (33) d'entre elles de particuliers ;
- pour environ 5% (3) d'entre elles de professionnels indépendants ou d'entreprises ;
- pour environ 18% (10) d'entre elles d'élus, d'anciens élus ou groupes d'élus ;
- 2 d'entre elles (3,5%) de communes ou groupements de communes ;
- 12,5% (7) des contributions émanent d'associations ;
- 1 (2%) émane d'un cabinet d'avocats, conseil d'entreprises des Landiers ;

certaines contributeurs étant intervenus à plusieurs reprises.

Les contributions globalement en accord avec le projet, ou les principes du projet, émanent essentiellement de particuliers malgré leurs inquiétudes, parfois très fortes.

Les contributions globalement en désaccord avec le projet émanent principalement d'associations, d'élus ou anciens élus.

On peut observer que les collectivités locales qui se sont exprimées ont toutes émis des réserves.

Quelques problématiques émergent des contributions recueillies durant l'enquête publique :

- les nuisances sonores et visuelles ;
- le covoiturage ;
- les conditions de circulation à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone d'étude, la desserte des entreprises ;
- le dossier d'enquête publique ;
- le financement du projet ;
- autres (prise en compte du ferroviaire, l'enquête publique, ...).

Aucune contribution ne s'est exprimée (hors délibérations) sur les mises en compatibilité des PLU de Chambéry ou de la Motte-Servolex. Un particulier (LMS 14) a souhaité des explications quant à l'instauration d'un emplacement réservé au PLU de La Motte-Servolex.

De façon très générale, on peut distinguer plusieurs groupes de contributeurs :

- les riverains de l'infrastructure qui reconnaissent subir déjà dans la situation actuelle les nuisances de celle-ci, inquiets à l'idée de subir des nuisances supplémentaires en la voyant se rapprocher de leur lieu de résidence. Les inquiétudes portent sur les impacts sonores et visuels, en déplorant le manque de précision du dossier ;
- les professionnels des zones des Landiers inquiets des risques de dégradation des conditions de circulation hors réseau AREA, et des conditions d'accès à leurs entreprises, concessions, hôtels, ...
- des passionnés de l'investissement public sur leur territoire, s'intéressant particulièrement au secteur, allant jusqu'à produire des contre-propositions très élaborées et détaillées ;
- le mouvement associatif ;
- les élus ou anciens élus.

Dans le présent chapitre, je présente les thèmes qui ont été abordés par les contributeurs pendant l'enquête publique. J'ai présenté ces thèmes au maître d'ouvrage du projet, dans un procès-verbal de synthèse que je lui ai remis le lundi 20 août 2018. À cette occasion, je lui ai posé des questions (en bleu dans les paragraphes suivants) auxquelles il a répondu le 31 août 2018. J'ai complété ces échanges par mes propres commentaires (en italique).

A – Les nuisances, notamment sonores et visuelles

Sont intervenus essentiellement, des riverains :

- de la nouvelle bretelle VRU sud vers A41 Annecy et de la BAU sur A41,
- de l'allongement de la bretelle d'insertion vers A43 Lyon,

mais aussi quelques riverains de la VRU extérieure à la zone d'étude.

49

✓ A1 – Nuisances sonores et pollution de l'air

Les riverains qui se sont exprimés, sans se déclarer hostiles au projet quant à ses objectifs généraux, s'inquiètent de la mise en place d'une station de péage en face ou à proximité de leurs habitations, en pleine côte vers Annecy, dans une rampe à 5%, à l'origine de démarrages, notamment de poids lourds, dans des conditions difficiles, source de nuisances sonores et de pollution de l'air (interventions répertoriées CHY 02, RD 05 ...). Certains préconisent un positionnement du péage vers Annecy plus en amont, avant le début de la côte.

Ces riverains, très sensibles au problème de la pollution sonore, demandent des murs antibruit, ou tout autre dispositif (masque végétal, chaussée spéciale, ...) sur la partie de l'ouvrage située en face de leur habitation ou à proximité (interventions répertoriées LMS 03, LMS 04, LMS 05, LMS 09, VOG 01, VOG 02, VOG 03, VOG 04, VOG 05, VOG 07, RD 03, CHY 02, LMS 02, CHY 03, RD 10, RD 02 (AE), LMS 13, RD 04 (AE), RD 12 (AE), VOG 08, VOG 09, VOG 10, VOG 11 RD 13 (AE), RD 13 ...).

Monsieur le maire de Voglans (VOG 12) estime impératif l'installation de protections sonores et l'usage de revêtement de chaussée traité phonétiquement.

La communauté d'agglomération Grand Lac (CHY 07) demande l'installation d'équipements de protection sonore, type murs antibruit, et le recouvrement de la chaussée d'un enrobé phonique au niveau du hameau des Bouvards et tous les lotissements situés un peu plus haut

Une pétition (DOC 01) déposée en mairie de Voglans fait état d'une part, d'une augmentation prévisible du trafic sur l'A41 les prochaines années, d'autre part, d'une pollution atmosphérique et des nuisances sonores importantes générées par l'implantation de la gare de péage sur l'A41, pour les habitants du hameau des Bouvards et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de l'axe routier. Les signataires (150) estiment impérative l'installation de protections sonores sur cette zone.

✓ A2 – Nuisances sonores et visuelles

Comme précédemment, les riverains qui se sont exprimés, sans se déclarer hostiles au projet quant à ses objectifs généraux, s'inquiètent des conditions de mise en œuvre de l'allongement de la bretelle d'insertion vers A43 Lyon, nécessitant l'élargissement de la plateforme autoroutière d'environ 2 m vers le nord et donc le rapprochement de l'infrastructure de leurs habitations, impliquant l'allongement de l'ouvrage voûte béton existant permettant le franchissement de la rue de Servolex et le décalage de quelques mètres vers le nord de la route communale qui longe l'A43.

Une question est posée sur le devenir des arbres masquant aujourd'hui l'autoroute (interventions répertoriées LMS 02, LMS 04).

Le manque de précisions sur cet aménagement est soulevé en demandant des plans plus précis permettant de mieux visualiser cette partie du projet.

Enfin une question (LMS 02), davantage en lien avec l'enquête parcellaire menée parallèlement, concerne le foncier, notamment agricole, utilisé pour le projet.

Plusieurs contributeurs citent des carences dans la prise en considération des nuisances sonores, reprenant pour partie l'avis de l'autorité environnementale.

✓ A3 – Respect de l'environnement – Santé publique

S'agissant des retombées environnementales du projet, une contributrice (CHY 03) estime important de ne pas induire d'impacts sur la Leyse et ses berges, et de filtrer toutes les eaux de ruissellement.

Un intervenant (RD 05) met en cause les transports routiers (automobiles et camions) et leur rôle dans les épisodes de pollution que connaît la région, responsables de nombreuses pathologies. Il préconise des investissements sur le train, la limitation des déplacements inutiles, le transfert des marchandises sur le rail sous-utilisé, ... et s'interroge sur le projet qui prévoit des investissements de plusieurs millions sur les infrastructures autoroutières, justifiées par des prévisions hypothétiques d'augmentation de fréquentation de 1 à 2% par an. Une telle démarche lui apparaît en contradiction avec les annonces du gouvernement prévoyant des mesures plus contraignantes dont la mise en place de zones de faible émission pour les collectivités de plus de 100 000 habitants et la réaffirmation de la priorité des modes de transports moins polluants ...

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

De façon générale, les habitants sont gênés par les bruits autoroutiers. Ils demandent que le projet soit conçu en recherchant une moindre nuisance sonore. Différentes pistes sont évoquées : mise en œuvre de revêtements routiers atténuant les bruits à la source, écrans acoustiques tels que murs végétalisés ou levées de terre pour constituer un obstacle continu à la propagation des bruits en direction de leurs habitations. Ils sont toutefois très sensibles à l'aspect de tels obstacles. La limitation de vitesse est parfois évoquée pour limiter la nuisance sonore et la pollution atmosphérique.

Plusieurs intervenants (LMS 14, LMS 04) déplorent le manque de précision du dossier quant à l'implantation des protections phoniques.

Quelle(s) mesure(s) concrètes sont prévues ou envisageables, susceptibles de répondre aux inquiétudes de ces riverains ? Pouvez-vous, notamment pour la nouvelle bretelle vers Anney et pour la bretelle vers Lyon de l'A43, préciser les caractéristiques des protections phoniques ou visuelles envisagées (longueur, emplacement exact, hauteur, nature, ...).

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet a été conçu en application de la réglementation.

Conscient des attentes des riverains, le Maître d'Ouvrage a intégré des aménagements complémentaires pour améliorer l'ambiance acoustique.

On notera en particulier :

- Le long de la nouvelle bretelle vers A41 Anney, un équipement de hauteur totale de 2.00m comprenant un muret béton de 80cm servant de support à un écran phonique absorbant incliné, constitué d'un parement bois, de 1,20m de hauteur sera mis en œuvre sur un linéaire total de 500 ml au droit du hameau du Carré. Il s'agit d'une solution technique classiquement mise en œuvre dont un profil type est présenté en annexe 1 à la note de réponse. Les panneaux répondront aux normes acoustiques pour ce type de solutions.

- Au niveau de la bretelle d'insertion vers A43 Lyon, une LBA de 1,50m de hauteur sera mise en œuvre sur un linéaire de 600ml. Il est important de souligner également que l'infrastructure est déjà équipée sur la section directement en continuité. Dans cette configuration c'est le dispositif de sécurité lui-même qui forme la protection acoustique.

Le positionnement de ces protections à la source complémentaires est présenté en page E349 du dossier d'étude d'impact. Il est rappelé dans le plan en annexe 1 à la note de réponse, qui inclut également des plans types de chacun des deux dispositifs ci-dessus :

En outre, au nord de la rue de Servolex le long de la bretelle d'insertion vers A43 Lyon, l'alignement d'arbres existants en pied du talus de l'autoroute sera conservé, excepté certains à l'extrémité ouest, qui devront être enlevés du fait de la courbe de la bretelle. Après les travaux, de nouveaux arbres pourront être plantés, dans les limites des disponibilités foncières et du maintien du fossé existant.

Cependant, les habitations qui font l'objet de la majorité des remarques sont situées au nord du projet (hameau des Bouvards, lotissement des Primevères...), et sont très éloignées du projet (cf. plan d'implantation en annexe 1 à la note de réponse), en dehors du périmètre de l'opération.

Au droit de ces hameaux, la situation reste inchangée par rapport à une situation sans projet. En effet, le flux en provenance de la nouvelle bretelle est déjà reconnecté à la section courante d'A41 avant de passer devant ces hameaux.

Par ailleurs, il est précisé que les études prennent bien en compte l'accélération des véhicules au redémarrage après la nouvelle gare de péage.

Précisons également que cette gare comporte des voies de télépéage sans arrêt largement utilisées par les poids lourds, ce qui est un élément favorable pour la limitation du bruit.

Pour rappel, les seuils les plus contraignants, qui concernent la création d'une infrastructure neuve ce qui n'est pas le cas en l'espèce, ont des objectifs acoustiques de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit. Or, les habitations situées plus près du projet que celles citées ci-dessus ne dépassent déjà pas ces niveaux.

Il est souligné de surcroît que les maisons concernées ne se trouvent pas dans le cas d'une modification significative (< 2dB). Le Maître d'Ouvrage comprend donc que la perception du bruit est un élément sensible pour les riverains, mais confirme que les protections qui seront mises en œuvre sont à la fois réglementaires et que les compléments apportés permettent de répondre de manière proportionnée aux enjeux de protection du bruit.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je prends acte de l'action volontariste du maire d'ouvrage en matière de lutte contre les nuisances sonores puisqu'en l'absence d'obligation réglementaire, il a décidé de construire 500 ml de murs anti bruit au droit du hameau du Carré le long de la nouvelle bretelle vers A41 – Annecy. De même une barrière béton (LBA) de 1,50 m de hauteur sera mise en œuvre sur un linéaire de 600 ml en complément et en continuité de l'existant.

L'annexe jointe au mémoire en réponse à mon procès-verbal de synthèse met en évidence l'éloignement du hameau des Bouvards et du lotissement des Primevères, de la nouvelle bretelle vers Annecy et de la station de péage. Le projet ne visant pas une augmentation du trafic, il aura peu d'impact pour les résidents de ces quartiers de Voglans et leurs inquiétudes ne me semblent pas en rapport avec le projet.

La mise en œuvre de voies de péage sans arrêt doit avoir pour conséquence, notamment, de limiter les incidences du redémarrage, des poids lourds en particulier, tant en ce qui concerne le bruit que la pollution de l'air. On peut également compter sur une amélioration des caractéristiques du parc roulant en termes d'émissions de polluants atmosphériques à l'horizon de la mise en service du projet, sous les effets conjugués de la montée en sévérité des normes, des mesures prises pour rééquilibrer le parc automobile en délaissant des véhicules diesel, du cheminement vers la disparition des moteurs thermiques à l'échéance 2030, de leur substitution par des moteurs non

polluants dont électriques. L'utilisation de revêtements routiers adaptés est également susceptible un effet positif sur l'impact sonore du roulement des véhicules.

Le note enfin avec satisfaction le maintien de la plantation d'arbres en pied du talus de l'A43 qui constitue peut-être la meilleure protection visuelle, avec des effets positifs pour la faune, même si quelques arrachages doivent être envisagés, la maîtrise d'ouvrage s'engageant à replanter.

Dans sa contribution (RD 08), l'ADTC Savoie met en doute l'évaluation de l'impact du projet sur la qualité de l'air dont l'étude met en évidence, vu les contraintes qui vont être apportées au covoiturage, une diminution globale modérée des émissions routières : - 7% quel que soit le polluant, à l'échelle du réseau étudié à l'horizon 2040, entre le scénario sans le projet et le scénario avec projet.

Un contributeur (LMS 10) émet des doutes sur la conformité de l'étude acoustique à la réglementation et sur l'objectivité des mesures de bruit présentes au dossier.

Quelles réponses pouvez-vous apporter à ces intervenants ?

52

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Qualité de l'air :

Une étude air-santé complète de niveau I a été réalisée, conformément aux textes en vigueur, par un bureau d'études spécialisé et indépendant respectant l'ensemble des normes et bonnes pratiques d'élaboration.

La valeur indiquée de -7% est une valeur globale et moyenne sur l'ensemble de la zone d'étude.

S'agissant d'un projet de reconfiguration d'une infrastructure existante ne générant pas de trafic nouveau, ce type d'étude d'impact conduit à des conclusions encourageantes au niveau des résultats modélisés. L'écart est dû notamment à la séparation des flux de trafic, mais également à l'amélioration des caractéristiques du parc roulant attendue à l'horizon de la mise en service.

Cette amélioration est basée sur des hypothèses raisonnablement prudentes qui ne considèrent notamment pas le développement des véhicules électriques dont certaines études récentes ont mis en évidence l'essor actuel sur le territoire français.

De plus, les outils utilisés pour l'étude, bien qu'ils soient les plus évolués, ne permettent pas de « chiffrer » les bénéfices réels escomptés par la fluidification du trafic, dont les effets positifs sont pourtant avérés en termes d'émissions routières. En effet, les calculs d'émission de polluants ne prennent pas en compte deux phénomènes favorables :

- les vitesses réelles actuellement erratiques en fonction des bouchons aux heures de pointe traduites dans les études par des vitesses moyennes plus linéaires,
- la réduction des effets du « stop and go » sur la circulation.

Concernant le covoiturage, le trafic généré ou soustrait au trafic global par l'efficacité du covoiturage est en proportion bien trop faible pour pouvoir générer un effet significatif sur le modèle d'étude de la qualité de l'air.

Après les travaux, l'ensemble des hypothèses de fonctionnement du projet, notamment les trafics, seront par ailleurs vérifiés en condition stabilisée, un an après la mise en service. Une analyse critique des résultats obtenus permettra de confirmer les hypothèses de l'étude air réalisée.

En outre, le maître d'ouvrage rappelle son engagement de suivi de la qualité de l'air au droit des habitations les plus proches des voies. Ce suivi sera réalisé à un an, puis à 5 ans après la mise en service (mesure MSH01). Ce suivi permettra de prendre en compte des valeurs de fond et des trafics réels et permettra d'informer le public sur la situation à la mise en service.

Étude acoustique :

De la même façon, le maître d'ouvrage fait appel pour ce type d'étude à des bureaux d'études spécialisés et indépendants. La réglementation a été appliquée.

Les points de mesures in situ ont été réalisés conformément à la norme, ils permettent de générer un modèle détaillé donnant des informations sur le niveau sonore à chaque étage des bâtiments.

Les niveaux sonores maximum ont été retenus pour dimensionner les protections. Ils sont calculés pour chaque habitation dans le périmètre du projet. Les résultats restent inférieurs aux seuils réglementaires.

Enfin, il sera réalisé un suivi particulier de ce projet au moment de la mise en service et à 5 ans. Ce suivi sera poursuivi par l'alimentation et la mise à jour des cartes de bruit des PPBE (plans de préventions du bruit dans l'environnement) tous les 5 ans.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je prends acte des précisions méthodologiques apportées par la maîtrise d'ouvrage qui montrent que les études et simulations faites dans le cadre du dossier sont conformes aux règles de l'art tant pour ce qui concerne la qualité de l'air que les études acoustiques. Il s'agit toutefois d'études et de simulations prospectives basées sur des hypothèses qui apparaissent réalistes mais les aléas restent nombreux. Aussi l'engagement de la maîtrise d'œuvre d'effectuer un suivi de la qualité de l'air m'apparaît important. De même, il m'apparaît utile que les résultats de l'analyse des effets de la mise en œuvre du projet, notamment en termes de trafic, en condition stabilisée un an après la mise en service, soit portée à la connaissance du public.

B – Le covoiturage

De très nombreuses interventions portent sur les insuffisances et le manque d'ambition des dispositions envisagées en matière de covoiturage (LMS 03, LMS 07, LMS 08, RD 01, RD 02, RD 04, RD 05, LMS 11, LMS 15, RD 06, CHY 06, RD 08, RD 14, ...), lesquelles ne prennent en considération qu'une petite partie des fonctionnalités que doit offrir une station de covoiturage, qui ne répondent pas aux règles minimales de sécurité ..., et qui, pour certains contributeurs, va pénaliser le covoiturage par rapport à la situation actuelle.

Un intervenant (RD 05) estime que l'absence de description et de chiffrage des aires de covoiturage complémentaires à l'aire prévue au niveau de la plate-forme de péage ne permet pas d'estimer le bien-fondé et l'utilité publique du projet.

Le Député MIGNOLA (CHY 06) estime le projet insuffisamment ambitieux en matière de stationnement : les projets d'aires de covoiturage lui apparaissent sous-dimensionnés par rapport aux enjeux. Il propose une solution en silo et attend des réponses fortes et immédiates.

Plusieurs contributeurs apportent des pistes de réflexion (RD 03, LMS 08) qui permettraient de palier les faiblesses du système proposé au dossier.

Un intervenant (RD 04) souligne un point très insuffisant concernant l'aménagement de l'aire de covoiturage. L'aménagement prévu se traduira par de grands détours par les bretelles d'accès pour récupérer soit son chauffeur, soit son covoituré. Il propose d'aménager une aire de prise en charge sur le tènement enherbé côté Leysses, complétée par une passerelle piéton.

L'ATDC Savoie (RD 08) souligne que le parking central actuel ne semble pas poser de réels problèmes de sécurité, la cartographie des accidents présentée au dossier ne mentionnant aucun accident autour de ce parking. L'association préconise l'abandon de voies de péage sans arrêt, le

maintien et l'augmentation de capacité du parking central de covoiturage, la création d'une poche de stationnement à l'est de la plate-forme de péage, la création d'une passerelle piétons reliant les poches de stationnement est, centre et ouest. L'état actuel du projet n'est pas de nature à permettre le covoiturage et l'intermodalité. L'ADTC Savoie constate par ailleurs qu'aucun parking de covoiturage n'est prévu sur le nouvel échangeur vers Annecy ; elle a chiffré à 6 km l'allongement des parcours pour utiliser le futur parking de Villarcher. La difficulté semble être identique pour les automobilistes faisant Lyon-Annecy qui souhaitent prendre des passagers à Chambéry.

L'ADTC Savoie estime que l'impact du renvoi du covoiturage à plus de 2 km de la plateforme de l'échangeur doit être étudié et doit prendre en compte l'augmentation prévue de la circulation, en particulier au rond-point de Villarcher déjà promis à saturation en raison de l'augmentation du nombre de salariés de Technolac (contribution RD 08).

Cette question du covoiturage est également abordée par le Conseil Départemental de Savoie dans son courrier du 12 mars 2018 et par les conseils municipaux des communes impactées, par le conseil communautaire de Grand Chambéry, lesquels estiment l'accès à l'aire prévue peu lisible par la zone d'activités de l'Énier rendant cet espace de stationnement peu incitatif pour les besoins du covoiturage.

Un intervenant (RD 14) souligne la prise en compte très insuffisante du covoiturage, considérant que le projet présenté, malgré son coût, n'est pas à la hauteur des enjeux, et propose plusieurs pistes d'amélioration.

Un contributeur (RD 15) estime que le projet ignore une exigence posée au départ, à savoir des aires de covoiturage connectées et dans tous les sens. Le projet présenté, en ce qu'il ne prévoit qu'une seule aire à l'arrivée de Lyon vers Chambéry, lui semble simplement inacceptable. Il estime qu'AREA doit résoudre les insuffisances de son projet, le public ne pouvant être contraint de supporter pour les 50 ans à venir un projet mal conçu.

La FRAPNA (RD 03 (1)) déplore que la bretelle vers Annecy soit déconnectée de tout parking de covoiturage fonctionnel.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelles réponses concrètes pouvez-vous apporter par rapport aux fonctionnalités non satisfaites, alors que l'un des quatre objectifs du projet est le maintien de l'offre de covoiturage. Pour le public ce maintien s'entend quantitativement et qualitativement. Les contre-projets présentés par certains contributeurs ont-ils été étudiés ? Si oui, sur quels critères ont-ils été abandonnés ?

Pouvez-vous préciser la réponse apportée aux collectivités locales s'étant exprimées par courrier ou délibérations ?

Une solution du type maintien d'une aire centrale aménagée, reliée à des aires latérales par une passerelle piétons, a-t-elle envisagée et étudiée ? Quelle serait la faisabilité d'une telle solution ?

Cet aspect du dossier constitue un enjeu essentiel, point fort du projet notamment pour les élus et les associations, mais aussi pour plusieurs particuliers, et il apparaît indispensable d'apporter des réponses claires, précises et immédiates à chacun de ces intervenants.

S'agissant du financement des aménagements dits "connexes" au projet, dont deux aires de covoiturage l'une sur Villarcher et une seconde non localisée, vous mentionnez un cofinancement par AREA, indiquant que la clé de répartition est en discussion et qu'une convention de cofinancement sera signée des deux parties (Grand Chambéry et AREA). Pouvez-vous apporter des précisions quant à l'avancement des discussions et au planning de réalisation de ces aménagements "connexes" ? Des précisions sur les capacités, les accès, ... de ces aires semblent également attendues.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Pour répondre à l'objectif de maintien de l'offre de covoiturage, AREA a d'abord défini le besoin sur la base d'enquêtes terrain. La demande de stationnement, liée au

covoiturage, a été évaluée à environ 150 places. Ces interviews ont également permis de mettre en évidence la nécessité de déconcentrer l'offre.

Ainsi, le projet prévoit une augmentation du nombre de places et une réorganisation de qualité de l'offre de covoiturage en proposant des places de stationnement sur différents sites accessibles en toute sécurité et disposant d'une intermodalité vélo/voiture et transport public/voiture qui n'existe pas actuellement.

L'évolution de l'offre de covoiturage se base en effet sur :

- la suppression du parking central, conçu initialement comme une halte simple et non comme un parking de covoiturage; les cisaillements des véhicules sur la plateforme de péage ainsi que les traversées piétonnes intempestives, générant des comportements à risque, justifient le déplacement de ce parking ;

- la création d'un parking de covoiturage en latéral, d'une capacité d'une centaine de places, accessible directement depuis les autoroutes A43 et A41, et depuis la VRU par la Z.A. de La Motte-Servolex ; ce parking bénéficie également d'un accès mode doux grâce à la création d'une liaison avec la voie verte de la Lysse et d'un accès transport en commun (ligne bus n°1 depuis la rue Denis Papin dans la ZA de la Motte Servolex) ;

- la participation au financement d'une aire de covoiturage au droit du giratoire de Villarcher, réalisée par le Grand Chambéry, dans le même temps que le projet de réaménagement du nœud autoroutier ; la capacité de cette zone de covoiturage est de 90 places ;

Par ces 2 seuls aménagements, AREA répond à l'objectif fixé par l'Etat. Mais comprend aussi les attentes supplémentaires exprimées par les collectivités et les usagers pour développer cette offre.

Ainsi, AREA est favorable à ce que le covoiturage puisse encore se développer, et apportera sa contribution et son appui aux collectivités qui, dans ce site extrêmement contraint, détiennent la clef des aménagements à réaliser sur leur territoire.

AREA a déjà identifié que le site de Charnnord, disposant d'un parc de stationnement conséquent très utilisé le week-end, mais moins la semaine, offre les conditions d'une complémentarité covoiturage, qui lui a plutôt lieu la semaine.

Le développement et la déconcentration de l'offre permettra de répondre aux différents bassins de provenance des covoitureurs et donc de réduire les trajets sur la VRU. AREA s'est déjà engagé à être un partenaire actif auprès des collectivités locales.

Concernant les contre-propositions :

Le positionnement d'une zone de prise en charge de covoiturage en amont immédiat de la gare de péage existante a été étudié.

Ce positionnement se basait sur les principes suivants :

- possibilité pour un usager désirant être pris en charge de garer son véhicule sur le parking principal tel que prévu au projet

- accès à la zone de prise en charge par un cheminement mode doux qui contournerait le parking principal; passerait sous l'ouvrage de franchissement de la Lysse (voie verte) et rejoindrait l'aire de prise en charge.

Cette solution a été écartée pour des raisons de sécurité dans ce site contraint. La configuration du site (gare de page positionnée immédiatement en sortie de virage) ne permet pas l'ajout de nouveaux mouvements de cisaillement qui seraient en lien avec cette zone de prise en charge.

La problématique resterait la même dans le cas d'un positionnement d'une zone de prise en charge juste après le péage. Les distances sont trop courtes pour ensuite

rejoindre les bretelles affectées à Lyon ou à Annecy avec des cisaillements qui se rajouteraient sur ces faibles distances.

Cisaillement :

Demandé par les collectivités, le maintien de la bretelle d'accès à l'A41 direction Annecy pour les usagers en provenance du Nord de la voie rapide urbaine permet d'éviter un trafic supplémentaire sur l'échangeur de La Motte-Servolex (RD16A) déjà saturé aux heures de pointe (par lequel il serait nécessaire de passer pour rejoindre la nouvelle bretelle vers Annecy).

La création de la nouvelle bretelle vers Annecy permet cependant de réduire les mouvements cisailant en sortie de la gare de péage de 90%. La situation est également améliorée par le passage de l'ouvrage de franchissement de la Leysse de 2 à 3 voies, permettant aux usagers venant de la VRU nord d'anticiper leur mouvement grâce à une signalétique renforcée.

Propositions :

Précisons que les propositions de la contribution LMS08 ont été esquissées sans altimétrie et ne tiennent de ce fait pas compte des contraintes géométriques du site (notamment en profil en long) et des distances de sécurité en amont et en aval de la gare de péage.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Le prend acte des réponses fournies par la maîtrise d'ouvrage quant aux différents leviers actionnés pour la mise en œuvre d'une offre de covoiturage améliorée.

Le partage l'idée que le seul projet d'aménagement du nœud autoroutier de Chambéry objet de cette enquête publique ne saurait suffire à résoudre l'ensemble des problèmes posés par la gestion de la mobilité sur l'agglomération, voire au-delà. Sa contribution ne prendra tout son sens que dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique commune de l'ensemble des partenaires. Mais on ne peut pas dans le cadre du présent projet se contenter d'une justification purement comptable de l'offre de stationnement.

L'objectif fixé par l'État dans le cadre du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry ne se limite pas à une simple augmentation du nombre de places de stationnement offertes mais de maintenir une offre de covoiturage attractive.

Le constat fait par la maîtrise d'ouvrage selon lequel les deux seuls aménagements, suppression de l'aire centrale / remplacement par une aire latérale et aménagement d'une aire au droit du giratoire de Villarcher, répond aux objectifs fixés par l'État m'apparaît abusif. Un tel processus, ne m'apparaît pas de nature à assurer l'ensemble des fonctionnalités de l'aire actuelle, certaines liaisons n'étant plus assurées, si ce n'est par des allongements de trajets, de temps de parcours et injection de trafic supplémentaire sur la VRU et sur les échangeurs, aujourd'hui à la limite de la saturation à certains horaires, situés à proximité de la zone d'étude.

Dans sa réponse le maître d'ouvrage affirme que le développement et déconcentration de l'offre permettra de répondre aux différents bassins de provenance des covoitureurs et donc de réduire les trajets sur la VRU. Le partage cet avis sous réserve du choix d'emplacements stratégiques pour l'implantation des parkings.

C'est pourquoi il me paraît indispensable, que, dans le cadre du présent projet, AREA s'engage, de façon plus forte qu'exprimée dans le dossier ou dans la réponse précédente, avec les collectivités directement concernées à aménager, à minima, deux aires complémentaires à celle de la station de péage, l'une au droit du giratoire de Villarcher, l'autre plus au sud long de la VRU,

seule façon de satisfaire l'ensemble des trajets origine destination aujourd'hui assurés par la station existante, leur réalisation m'apparaissant devoir être préalable à la suppression des parkings actuels.

C – Les conditions de circulation à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude – La desserte des entreprises

La suppression de l'accès aux Landiers au niveau de la concession "Peugeot" / "Courtepaille" suscite des inquiétudes d'une part quant à la circulation sur l'avenue de Villarcher, d'autre part quant à l'accès aux Landiers ouest (LMS 06).

La fermeture de la sortie "Peugeot" se traduira en effet par le report du trafic vers les Landiers ouest sur l'avenue de Villarcher sur laquelle aucun aménagement n'est prévu alors qu'elle est d'ores et déjà difficilement circulaire à certaines heures, notamment lors de livraisons de véhicules aux concessions automobiles. Cette fermeture se traduira également par un allongement (en distance et en temps) de l'accès aux entreprises des Landiers ouest (Fasthotel, Jean Lain, Promocash ...).

Une pétition (DOC 01) déposée en mairie de Voglans fait état d'une augmentation importante de trafic dans les zones d'activités des Landiers nord et de la Françon, avec des engorgements des intersections et sorties de ces zones, liée à la suppression de la sortie de la VRU à hauteur de la concession Peugeot. Il est demandé que le giratoire Belle-Eau, prévu à hauteur de Belhome/Électrodépot soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Qu'apporte la fermeture de cet accès aux Landiers par la sortie "Peugeot" ? Des comptages routiers ont-ils été effectués, notamment sur l'avenue de Villarcher ? Des aménagements ont-ils été étudiés pour l'amélioration de la fluidité sur cet axe qui supportera un trafic majoré ? Quels sont-ils ? Dans quel cadre et selon quel calendrier seront-ils réalisés ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le déplacement de l'accès est d'abord imposé par des contraintes de géométrie.

La création de la nouvelle bretelle VRU sud vers Ancecy empêche l'insertion au plus tôt des véhicules en provenance de l'échangeur de La Motte-Servolex. De ce fait leur insertion est reportée après le franchissement de la VRU par l'autoroute. Il est alors nécessaire de positionner la sortie dans la ZA des Landiers à une distance suffisante de cette insertion, imposée par les normes techniques (environ 300 m), ce qui explique son positionnement tel que prévu au projet.

Le projet crée donc un accès plus central, avec une distribution des flux plus efficace.

Des comptages ainsi qu'une étude de trafics détaillée réalisée par un bureau d'études spécialisé ont permis de mettre en avant la nécessité, indépendamment du projet AREA, de réaliser des giratoires afin d'améliorer la fluidité aux différentes intersections de l'avenue de Villarcher dans la ZA.

Ainsi le déplacement de l'accès s'accompagne de la création de deux giratoires à l'intersection avec les rues de Belle-Eau et de la Françon.

De plus pour supprimer les embouteillages créés par les déchargements de véhicules aujourd'hui réalisés directement sur l'avenue de Villarcher, des zones de déchargement pour les concessionnaires automobiles vont être créées.

Enfin, une signalétique sera mise en place pour améliorer la lisibilité des échanges dans la ZA et l'accès aux enseignes.

Les aménagements, cités ci-dessus, sont sous maîtrise d'ouvrage Grand Chambéry, et sont cofinancés par AREA. Ils seront réalisés dans le courant de l'année 2019.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je prends acte des précisions techniques apportées par la maîtrise d'ouvrage, en regrettant néanmoins que les aménagements cités (création de giratoires, création de zones de déchargements pour les concessionnaires automobiles de la zone d'activités, ...) rendus nécessaires par le projet du maître d'ouvrage, ne soient qu'évoqués dans le dossier.

Des interrogations portent également sur la modification du projet initial (2014) quant au trafic Annecy vers VRU Chambéry. Les entreprises des Landiers Ouest s'estiment lésées par l'abandon du projet initial qui désenclavait le secteur (LMS 06).

La question de l'accès direct sur la zone industrielle de la Morre-Servollex est également soulevée (LMS 03).

Toujours en matière de circulation, la dissociation des péages de l'A41 fait craindre des flux supplémentaires et une difficulté d'orientation pour les trafics venant d'Aix-les-Bains par la VRU pour prendre l'A41 vers Annecy (LMS 07, RD 03, ...).

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelles réponses apportez-vous à ces intervenants qui sont inquiets quant à l'absence de visibilité de leur entreprise, ou par les allongements des itinéraires avec les conséquences en matière de pollution atmosphérique.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet permet de conserver la bretelle existante d'accès à l'A41, afin de faciliter l'accès à cette autoroute direction Annecy pour les usagers en provenance de la VRU Nord. Sur cette axe, la signalisation existante en venant du nord sera reproduite, il n'y aura pas de modification par rapport à la situation actuelle.

Concernant l'aménagement d'une nouvelle bretelle Annecy vers VRU, cette composante du projet n'a pas été retenue lors de la concertation du public, au printemps 2014, du fait notamment des impacts fonciers importants. Notons que les collectivités dans leur avis présentent cet abandon comme une réponse à leurs attentes.

La signalétique mise en place au sein de la ZA des Landiers améliorera sa lisibilité et facilitera les cheminements, notamment jusqu'à la zone à l'ouest de la VRU.

Grâce à la fluidification apportée par les différents aménagements (giratoires, réalisation de zones de déchargements en dehors de l'avenue de Villarcher) et une signalétique de qualité, l'attractivité des commerces sera augmentée.

En tout état de cause, et comme indiqué plus haut, l'amélioration de la fluidité apportée dans le secteur par le projet aura un impact positif sur la pollution atmosphérique.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je prends note de la réponse du maître d'ouvrage.

Enfin des questions sont soulevées par rapport aux deux justifications du réaménagement du nœud autoroutier, à savoir la sécurité et la fluidité, en l'absence de toute disposition en matière de limitation de vitesse, de signalisation dynamique, et de façon générale sur la signalétique qui doit éviter tout conflit de voirie. Un intervenant (LMS 15) suggère une restriction de la vitesse en sortie du tunnel de l'Épine jusqu'à Aix-Les-Bains à 90 km/h.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Des dispositifs spécifiques sont-ils prévus afin de réduire les vitesses, de façon réglementaire, compétence préfectorale, ou incitative ? Quelles sont les vitesses prévues à l'intérieur de la zone d'étude (approche de l'échangeur, bretelle VRU sud vers péage, approche du péage, , bretelles vers Annecy et Lyon). Des couloirs de péage à vitesse réduite (30 km/h) sont-ils envisagés ? Des cisaillements résiduels pouvant encore être observés, une réflexion sur la signalétique du nœud a-t-elle été engagée ? Si oui, pouvez-vous expliciter les orientations retenues en la matière ?

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

Les bénéfices qu'offriront les nouveaux aménagements sont à la fois l'amélioration de la fluidité, l'allègement du trafic sur les bretelles existantes, le renforcement de la sécurité et une meilleure intégration environnementale et urbaine du point d'échange.

Tout en maintenant celles existantes, ce projet apporte de nouvelles fonctionnalités en terme de mobilité et d'environnement, conduisant à :

- Résorber les différents points noirs accidentogènes identifiés dans ce diagnostic (renforcement de la sécurité) ;
- Assurer l'adéquation entre les caractéristiques du nœud et les niveaux de trafic actuels et attendus à moyen et long terme (amélioration de la fluidité du trafic) ;
- Assurer l'intégration environnementale du projet (amélioration de l'assainissement et du traitement des pollutions, intégration paysagère, ...).

Les principes retenus par AREA et l'État pour améliorer significativement la situation ont été les suivants :

- Séparer les flux de circulation en relation avec Annecy/Genève et Lyon ;
- Modifier les caractéristiques techniques des bretelles pour en améliorer la sécurité ;
- Moderniser l'infrastructure et le fonctionnement de la gare de péage de Chambéry Nord, notamment en réaménageant la gare et la plateforme de péage, en supprimant le parking central et en créant une aire de covoiturage en latéral.

Dans ce cadre, les vitesses prévues à l'intérieur de la zone d'étude sont réglementaires et en adéquation avec la géométrie des différentes bretelles. Elles sont indiquées sur le plan Signalisation joint en Annexe 2 à la note de réponse.

Pour la gare de péage de la nouvelle bretelle vers Annecy, des couloirs de péage à vitesse réduite sont bien prévus.

Enfin, l'amélioration de la répartition des flux en amont de la gare de péage par la création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Leyse à 3 voies permet de réduire les risques de cisaillement résiduel, déjà fortement réduits du fait de la création de la nouvelle bretelle vers Annecy (réduction de 90%). Enfin, la signalisation existante sera renforcée (indication des directions en amont de la gare de péage existante au droit de l'ouvrage sur la Leyse)

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Le projet apporte des améliorations en matière de fluidité, d'allègement du trafic sur certaines bretelles existantes, d'intégration environnementale et de sécurité et cela n'a pas été contesté durant l'enquête. Je constate toutefois qu'en matière de sécurité, un facteur, la vitesse, n'est pas abordé dans le dossier.

La fixation de la vitesse autorisée sur l'ouvrage relève de la compétence exclusive du Préfet de la Savoie dans le cadre de ses pouvoirs de police. De nombreuses études s'accordent pour reconnaître qu'une baisse de la vitesse de 130 km/h à 110 km/h, ou de 110 km/h à 90 km/h,

procure des gains significatifs et positifs en matière de pollution, de bruit et d'accidentologie. Aussi est-on en droit de s'interroger sur l'abaissement des vitesses autorisées à l'approche du nœud autoroutier de Chambéry, sur l'A41, l'A43 ou la VRU. Je reprends à mon compte la suggestion d'un intervenant lors de l'enquête, d'une restriction de la vitesse en sortie du tunnel de l'Épine jusqu'à Aix-Les-Bains à 90 km/h, comme on le voit souvent lors de traversées de zones urbaines ou périurbaines sur de nombreuses voies autoroutières.

D – La sécurité

La reconfiguration géométrique des bretelles : l'ADTC Savoie souligne (contribution RD 08) que seule la bretelle VRU sud/péage bénéficie d'un traitement lourd justifié par plusieurs accidents intervenus sur cette bretelle, alors que la bretelle péage/VRU sud a une accidentologie comparable. L'intervenant rapproche ce choix d'un éventuel futur contournement centre de l'agglomération, étudié par les services de l'État en 2005.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelle réponse pouvez-vous apporter à ce questionnement ?

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

En amont de la bretelle péage vers VRU sud, en sortie de la gare de péage existante, la déconstruction de l'ouvrage de franchissement de la Leysse et sa reconstruction avec un tablier plus large à 3 voies permettra d'affecter sur des voies spécifiques en amont les circulations allant respectivement vers la VRU Nord (1 voie) et vers la VRU Sud (2 voies), améliorant ainsi la sécurité.

En outre, les dispositifs de sécurité dans la courbe seront mis en conformité.

La séparation des flux : alors qu'il constitue un objectif essentiel du projet, l'ADTC Savoie (contribution RD 08) constate que dans le projet les flux de circulation ne seront pas séparés et que l'accidentologie sera aggravée du fait d'une signalisation qui sera encore moins claire pour l'usager : le maintien de la bretelle actuelle VRU/péage/A41 Annecy pouvant semer la confusion avec une indication de la direction d'Annecy plus au nord de la VRU.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelle signalétique est envisageable afin d'essayer de remédier à ce risque réel de confusion ? Des estimations de trafic résiduel empruntant l'ancienne bretelle ont-elles été réalisées ? La répartition du trafic VRU sud vers Annecy entre la nouvelle et l'ancienne bretelle a-t-elle fait l'objet d'estimation ?

Par ailleurs le maintien de la bretelle plateforme de péage vers A41 Annecy moyennant des modifications non précisées au dossier mais rendues nécessaires pour des impératifs de sécurité fait que l'objectif de séparation des flux vers Lyon et Annecy n'est que partiellement atteint. Pouvez-vous préciser la répartition des flux en direction d'Annecy par la nouvelle bretelle et par la plateforme de péage ?

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

Le projet conserve la bretelle existante d'accès à l'A41, afin de maintenir l'accès direct à cette autoroute direction Annecy pour les usagers en provenance de la VRU Nord, sans qu'ils aient à aller faire demi-tour à l'échangeur de la Motte Servolex. Sur la VRU, dans le sens Nord vers Sud, la signalisation existante ne sera pas modifiée.

Sur la VRU, dans le sens Sud vers le Nord, la direction Annecy sera supprimée au niveau de la bretelle existante VRU sud vers péage et sera reportée sur la nouvelle

bretelle créée. En amont, les flux de circulation seront affectés, au moyen de la création d'une quatrième voie, sur les deux voies de gauche à la direction Annecy (A41 nouvelle bretelle) /Aix-les-Bains (VRU nord) et sur les deux voies de droite à la direction Lyon. Cette affectation se fera 500m avant la bretelle VRU Sud vers péage Lyon.

Les flux autoroutiers en provenance de la VRU Sud sont équilibrés et se répartissent 50% direction Lyon / 50% direction Annecy. La bretelle existante VRU sud vers péage va donc voir son trafic diminué de moitié. Aujourd'hui 24 000 véhicules (TMJA 2017) empruntent cette bretelle. Demain à la mise en service, seulement 13 000 véhicules (TMJA 2022) l'emprunteront.

La nouvelle bretelle VRU Sud vers A41 Annecy supportera donc aussi un trafic de 13 000 véhicules à la mise en service (TMJA 2022).

La bretelle existante péage vers A41 supporte aujourd'hui un trafic de 12 700 véhicules (TMJA 2017) réparti en 90% en provenance de la VRU Sud et seulement 10% en provenance de la VRU Nord. A la mise en service de la nouvelle bretelle, ce trafic sera donc diminué de 90% et ne sera plus que de 1 100 véhicules (TMJA 2022).

Du fait de la mise en service de la nouvelle bretelle vers Annecy, sachant que l'ancienne bretelle ne sera plus indiquée en venant de la VRU sud, que l'affectation de la circulation sera effectuée très en amont du point d'échange, que l'accès à la nouvelle bretelle vers Annecy sera plus simple, et moins long, aucun usager en provenance de la VRU sud n'empruntera la bretelle existante péage vers Annecy.

C'est ainsi que le trafic prévisionnel VRU vers Annecy sera, à la mise en service, réparti de la façon suivante :

- depuis la VRU sud, 13 000 v/j par la nouvelle bretelle,
- depuis la VRU nord, 1 100 v/j par la bretelle existante.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

J'observe que ces éléments confirment la nécessité de l'implantation d'une aire de covoiturage près de la VRU sud, faute de quoi les seules possibilités de covoiturage résident dans le futur parking au droit du giratoire de Villarcher, ce qui anéantit la possibilité d'emprunter la nouvelle bretelle vers Annecy, allonge les itinéraires et injecte du trafic sur la VRU nord pour rejoindre l'actuelle bretelle vers Annecy à partir de la plateforme de péage.

Un intervenant (RD 12) mentionne l'absence de congestion quotidienne du nœud autoroutier de Chambéry et de problème de sécurité. Il souhaiterait que ces deux thèmes (trafic et sécurité) soient davantage argumentés.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelle précision complémentaire pouvez-vous apporter à cet intervenant.?

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

Il s'agit là d'une observation qui relève d'un ressenti personnel, en décalage avec le diagnostic circonstancié établi par AREA et présenté en pièce C du dossier.

Notons que ce diagnostic est partagé par les collectivités dans leurs différents avis présentés en pièce H chapitre 3 du dossier.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Aucun commentaire

E – La lisibilité du dossier et les informations mises à disposition du public

Le dossier mis à l'enquête est apparu particulièrement complexe à plusieurs intervenants, complexité liée tout autant à l'aspect technique du projet, qu'au volume d'informations que contient le dossier. J'ai pu observer chez plusieurs intervenants un certain désarroi pour s'y retrouver dans un dossier de plusieurs centaines de pages. Plusieurs participants auraient aimé trouver des plans plus précis et détaillés par exemple sur les emprises concernées par les aménagements (LMS 04), ou mettant en évidence les incidences d'autres projets (Lyon-Turin ...) sur le projet de réaménagement du nœud (RD 01). Un contributeur (RD 11), entrepreneur ZA des Landiers, souhaite des précisions sur l'accès à la ZA des Landiers depuis le giratoire de la Motte-Servolex ainsi que l'avenue des Landiers depuis le giratoire Richardson, en passant par Dispano.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Serait-il possible d'apporter à ces intervenants les éléments d'appréciation leur permettant de mieux visualiser le projet et les incidences éventuelles de ce projet sur leur quotidien ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il est précisé que la composition du dossier répond au cadre réglementaire fixé par les textes en vigueur.

Les emprises du projet sont définies précisément dans les dossiers parcellaires soumis à l'avis du public dans le cadre de l'enquête du même nom.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

L'enquête préalable à la DUP et l'enquête parcellaire ont été menées séparément à la demande du maître d'ouvrage et des services préfectoraux qui n'ont pas souhaité appliquer les dispositions de l'article L.123-6 du code de l'environnement qui prévoit la possibilité d'une enquête unique (cf. p.1 du présent rapport). J'observe d'une part que le public pouvait ne pas avoir connaissance de l'existence des dossiers parcellaires, d'autre part que ces derniers n'étaient pas accessibles via le registre dématérialisé.

Un intervenant (RD 03 (AE)) estime que le résumé non technique de l'étude d'impact est insuffisant pour comprendre les fonctionnalités de l'aménagement et identifier ses impacts notamment sur les milieux naturels.

La contribution RD 16 attire mon attention sur certaines lacunes du dossier concernant notamment le caractère peu explicite des informations fournies au public, l'absence de prise en compte des autres modes de transport.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelles précisions pouvez-vous apporter ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Concernant le résumé non technique, le plan présenté en page E20 présente l'ensemble des fonctionnalités de l'aménagement, détaillées ensuite dans les pages suivantes. Ensuite, le chapitre 5 présente de nombreuses cartographies et infographies permettant de localiser les différents impacts du projet.

Enfin, les mesures compensatoires sont détaillées au chapitre 4 du volet B et au chapitre 9 du volet C.

Les autres modes de transport ont été étudiés et présentés dans un chapitre spécifique à la mobilité dans la pièce C, chapitre 4 Mobilité et insertion urbaine. Les pratiques actuelles sont en premier lieu examinées : covoiturage, transports publics et modes actifs. Puis les potentialités du projet pour les modes alternatifs sont détaillées. Par fluidification du trafic, le projet participe à la mobilité locale en fluidifiant les temps de parcours des transports en commun, en intensifiant l'offre de covoiturage et en créant des connectivités avec les réseaux alternatifs (voie verte et ligne de bus en lien avec le parking de covoiturage).

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je estime que le maître d'ouvrage répond aux préoccupations des intervenants

F – Le financement du projet

Le dossier fait état d'un coût de construction du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry estimé à 68 M€ HT (page C50/50). Il est précisé que ce coût sera financé en intégralité par AREA, compensé pour un montant de 55 M€ HT (valeur 2012) par le contrat de plan 2014/2018 signé en 2014 entre l'État et AREA et pour un montant de 12,955 M€ HT (valeur janvier 2016) pris en charge dans le cadre du contrat de concession d'AREA.

Un contributeur (RD 01) soutient que ce projet n'est pas financé par AREA mais, dans sa quasi-totalité, par les usagers via des sur-augmentations de péage étalées sur plusieurs années.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Bien qu'une évaluation socio-économique ne soit pas obligatoire pour un tel projet, j'aurais aimé trouver dans le dossier une évaluation plus détaillée du coût de l'opération ; cela aurait le mérite d'éclairer utilement la compréhension par le public de la dépense globale. Afin d'apprécier plus complètement la rentabilité du projet pour la collectivité dans un contexte de transition énergétique, il aurait été utile de connaître l'année d'amortissement du projet estimée par la maîtrise d'ouvrage.

Quels éléments de réponse pouvez-vous apporter à l'intervenant (RD01) cité précédemment ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'investissement et le financement du projet sont assurés directement par AREA, concessionnaire autoroutier de l'État. Le mécanisme de la concession prévoit une compensation par des hausses de tarifs de péage dans le cadre du contrat de plan actuel (période 2014/2018) et dans le cadre du Plan d'Investissement Autoroutier, en cours de signature avec l'État.

Il est également précisé que le financement de cet échangeur ne comporte aucune subvention publique.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

| RAS

Un intervenant anonyme (RD 12) estime que le coût du projet est bien trop élevé au regard du faible bénéfice qu'il apporte, à savoir réduire la congestion quelques samedis par an.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelles précisions pouvez-vous apporter à ce contributeur.

De façon générale, quel éclairage complémentaire pouvez-vous apporter pour une meilleure compréhension du coût et du financement du projet ? Il serait en effet intéressant que le public ait connaissance de la répartition de la dépense globale estimée à 68 M€ HT entre les différents éléments fonctionnels du projet :

64

- bretelle vers Anney et BAU,
- aménagements induits par la création de la nouvelle bretelle,
- réaménagement de la gare de péage existante,
- déplacement du parking de covoiturage,
- remplacement de l'ouvrage sur la Leyse,
- rectification de la bretelle VRU nord vers péage,
- remplacement de l'ouvrage sur la Leyse dans le sens péage vers VRU,
- rectification de la bretelle VRU sud vers péage et création d'une 4^{ème} voie sur la VRU,
- allongement de la bretelle d'insertion vers A43 Lyon,
- dispositifs d'assainissement,
- aménagements connexes : 2 parkings de covoiturage + création de giratoires ZA des Landiers nord.

La connaissance de ces éléments, même estimatifs, constitue un élément important quant à mon appréciation sur l'adéquation entre l'intérêt du projet et son coût.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il est rappelé que les objectifs du projet ne se limitent pas à améliorer la fluidité du trafic, mais sont aussi de renforcer la sécurité, de maintenir l'offre de covoiturage, et d'assurer l'intégration environnementale. Le coût du projet est en rapport avec la réalisation des travaux nécessaires pour assurer ces objectifs.

Une répartition approchée de l'estimation en éléments fonctionnels est présentée en annexe 3.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Le tableau de l'annexe 3 du mémoire en réponse du maître d'ouvrage (voir annexe A8 du présent rapport), présente la répartition en éléments fonctionnels de la dépense totale estimée à 68 M€ HT (base juillet 2012) de la façon suivante :

Nouvelle bretelle vers Anney :	24,0 M€	(35%)
Réaménagement des bretelles existantes :	18,7 M€	(28%)
Réaménagement de la gare de péage existante :	7,5 M€	(11%)
Études et direction des travaux :	7,5 M€	(11%)
Acquisitions foncières :	5,8 M€	(9%)

Parkings de covoiturage :
Mesures compensatoires :

3,0 M€ (4%)
 1,5 M€ (2%)

Dans le cadre d'une contribution (RD 07) l'ADTC Savoie estime que les documents de l'enquête publique ne donnent aucune indication sur le financement du projet. L'Association demande que lui soit confirmé :

1. que le financement du projet est essentiellement assuré par des fonds publics (pour 55 millions d'euros) comme l'indique l'autorité environnementale dans son avis ;
2. que ce ne sont pas l'État ni les collectivités locales qui financent le projet mais essentiellement les usagers à travers des sur-augmentations de péage ;
3. que les usagers ont été tenus totalement à l'écart des négociations depuis l'été 2014 ;
4. que c'est bien le décret du 24 janvier 2014 qui définit le financement du projet par des sur-augmentations des péages du réseau AREA sur la période 2014-2018 plus une augmentation spécifique à la barrière de péage de Chambéry nord, après réalisation du projet.

65

L'ADTC Savoie souhaite connaître comment ont été pris en compte :

1. les remarques de l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dans son avis du 14 juin 2017 sur l'avenant du projet de concession passé entre l'État et AREA pour la mise en œuvre du projet (citées dans la contribution) selon lesquelles le coût de construction présenté dans le dossier de saisine de l'autorité serait supérieur de plus de 10% au coût de référence qu'elle a établi
2. l'avis du conseil de la concurrence et de la cour des comptes pour éviter que ce soit la maison mère d'AREA, la société EIFFAGE, qui bénéficie de l'essentiel des travaux de ce projet.

L'intervenant demande que lui soit confirmé que l'extrait de l'article 7 du décret ministériel du 24 janvier 2014 (cité dans la contribution) est toujours d'actualité.

Dans sa contribution RD 07, l'intervenant observe que le dossier d'enquête ne comprend pas l'étude de trafic qui justifie un gain de temps de 4 minutes.

Au vu du rapport coût/bénéfice, très discutable selon l'ADTC Savoie, de ce projet, du non-respect des objectifs initiaux, de son caractère non urgent, l'Association se demande s'il ne faudrait pas utiliser cet article 7 pour construire un projet qui répond mieux aux demandes des usagers, à savoir :

- aide à la création d'une nouvelle plateforme de ferroutage pour diminuer le trafic poids-lourds ;
- augmentation de la capacité pour le covoiturage sur la plateforme de péage ;
- intermodalité vélo et transports en commun ;
- mise en place d'un radar pour diminuer immédiatement l'accidentologie à la bretelle VRU sud/péage.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelles réponses pouvez-vous apporter à chacune des remarques, observations, propositions ou contrepropositions formulées par M. le Président de l'ADTC Savoie dans sa contribution ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

1. Cf. réponse sur le financement page 20 [page 63 du présent rapport]
2. Cf. réponse sur le financement page 20 [page 63 du présent rapport]
3. L'opération s'inscrit dans un cadre formel de concertation, qui s'est tenue en mai-juin 2014, qui a permis à tout public de s'informer et de s'exprimer, et dont le bilan est joint au dossier d'enquête. Depuis lors, le maître d'ouvrage a poursuivi les études du projet. Il en a obtenu sa validation technique par les services de l'Etat et a continué à concerter avec les différentes parties prenantes et notamment les

plus pénalisées dans les zones d'activités commerciales et industrielles. C'est donc conformément à la réglementation en vigueur que le maître d'ouvrage a mené les concertations nécessaires. Plus généralement, le public et les usagers peuvent librement s'exprimer notamment lors de la présente enquête.

4. Cf. réponse sur le financement page 20 [page 63 du présent rapport]

1. Le coût de l'opération a été validé préalablement à l'enquête publique par les services de l'État dans le cadre du dossier technique validant les caractéristiques de sa réalisation. Il prend en compte ses spécificités à savoir :

- le fait qu'il s'agit de l'aménagement d'une infrastructure existante, dans un contexte urbain, avec de nombreuses activités commerciales,
- un contexte foncier très urbain et donc fortement contraignant,
- des travaux à réaliser sous un trafic élevé,
- des travaux à effectuer au-dessus d'une voie ferrée de niveau européen,
- des réseaux conséquents à conserver dans les emprises du projet,
- la situation du projet en zone sismique,
- des sols de mauvaise qualité et compressibles qu'il faut renforcer,
- les aménagements liés à la mobilité (covoiturage notamment).

2. AREA réalise des appels d'offres concurrentiels pour les travaux de construction. Ils sont présentés à une commission d'attribution dont la composition a été validée par l'ARAFER et dont fait partie la DGCCRF.

AREA confirme bien la rédaction de l'article 7, et notamment le fait que la nature et la programmation des investissements sur le réseau autoroutier sont définies d'un commun accord entre le concédant et le concessionnaire.

Les éléments dimensionnant de l'étude de trafic et les conclusions nécessaires à l'information du public et à la justification du projet sont bien présentées dans le dossier. De plus, des simulations dynamiques ont été réalisées à l'initiative du maître d'ouvrage ce qui a permis d'estimer les gains de temps pour les usagers. Les résultats sont présentés dans le dossier.

Concernant le non-respect des objectifs initiaux et le caractère non urgent selon l'avis de l'ADTC, le dossier d'enquête publique permet d'en apprécier les enjeux. La concertation menée sur le projet et les avis reçus par les collectivités dans le cadre de l'enquête publique sont également de nature à éclairer sur l'utilité d'un tel réaménagement. AREA relève que l'Association de Défense des Transports en Communs pose des questions relatives à des projets en lien avec les transports en commun, des projets ferroviaires et des projets de modes doux. AREA note que ces propositions ne sont pas en opposition avec le réaménagement du noeud autoroutier de Chambéry et qu'elle n'en assure pas la maîtrise d'ouvrage. Le réaménagement proposé a en effet sa fonctionnalité propre pour le trafic routier dont le volume pose aujourd'hui des problèmes de sécurité et de fluidité.

La presse s'est fait récemment l'écho d'un crédit de 12,955 millions d'euros pour l'achèvement du noeud de Chambéry (L'essor Savoyard du 02/08/2018) dans le cadre du plan d'investissement autoroutier (PIA) d'un montant de 700 millions d'euros à l'échelle nationale. De son côté le journal "Le Monde" évoque des travaux financés grâce aux fonds publics (Le Monde 03/08/2018). Pouvez-vous apporter des précisions sur ces annonces de financements publics ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le financement du projet est assuré à 100% par AREA, concessionnaire autoroutier de l'État. L'investissement est donc bien réalisé directement par AREA. Le mécanisme de la concession prévoit une compensation par des hausses de tarifs de péage dans

le cadre du contrat de plan actuel (période 2014/2018) et dans le cadre du Plan d'investissement Autoroutier, en cours de signature avec l'État.
Il est également précisé que le financement de cet échangeur ne comporte aucune subvention publique.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Pas de commentaires

G – Contre-propositions

67

Deux intervenants (CHBY 01 et LMS 08) présentent des contre-propositions au projet global de réaménagement du nœud autoroutier, le contre-projet CHBY 01 de contournement autoroutier nord-est de Chambéry étant complémentaire au projet soumis à l'enquête publique, le second (LMS 08) étant plus radical, mettant en évidence les incohérences du projet et le manque de vision globale.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quels éléments de réponse pouvez-vous apporter à ces deux interventions, notamment quant à la faisabilité technique de ces contrepropositions ou compléments au projet et sur les impacts financiers qu'ils généreraient ?

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

Le projet de contournement autoroutier de Chambéry a été abandonné. La décision a été prise par le Ministre des Transports en 2014. Dans la continuité, le préfet de Savoie a levé les mesures de sauvegarde en matière d'urbanisme sur le secteur concerné.

Il est à noter que ce projet de contournement poursuit des objectifs très différents de ceux présentés dans le cadre de l'opération, et dont le coût de plusieurs centaines de millions d'euros (tunnels de 6 à 7km de longueur) est sans commune mesure avec le réaménagement proposé.

Le dessin qui est proposé par la contribution LMS08 pour la partie qui concerne AREA reprend bien les objectifs recherchés par le projet, en ce qui concerne les fonctionnalités liées aux flux autoroutier et de la VRU ainsi que le covoiturage et sa connexion à la voie verte.

Le projet AREA a fait l'objet d'une concertation extrêmement profitable et d'une mise au point minutieuse. Il est partagé par les collectivités qui se sont prononcées favorablement pour sa réalisation. Il s'agit bien d'un projet global avec des composantes liées aux nouvelles mobilités ou qui ne les obère pas. Le chapitre 4 Mobilités et Insertion du Projet de la pièce C du dossier d'enquête permet d'ailleurs d'en présenter les éléments.

Il est à préciser que la mise au point du projet technique a fait l'objet de nombreux échanges avec les services de l'État. Un dossier réglementaire a été produit et validé par une décision ministérielle en fixant les caractéristiques. On peut donc affirmer que la faisabilité technique du projet présenté par AREA est avérée et qu'elle prend bien en compte les nombreuses contraintes du site.

Dans ce cadre, en réponse notamment aux fortes demandes des collectivités, la bretelle existante vers Annecy est conservée pour les usagers venant de la VRU nord et en direction d'Annecy, évitant un trafic supplémentaire sur l'échangeur de La Motte Servolex déjà saturé aux heures de pointe.

Du fait de la création de la nouvelle bretelle vers Annecy, le nombre de cisaillements en aval de la barrière de péage est ainsi réduit de 90 % par rapport à la situation actuelle.

De plus, la réalisation d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Laysse à trois voies permet une meilleure répartition des flux en amont de la barrière.

Précisons que les propositions de la contribution LMS08 ont été esquissées sans altimétrie et ne tiennent de ce fait pas compte des contraintes géométriques du site (notamment en profil en long) et des distances de sécurité en amont et en aval de la gare de péage.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je prends acte de la réponse très complète de la maîtrise d'ouvrage aux deux intervenants qui m'ont présenté des contre-projets très élaborés, mais qui vont très au-delà d'un réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry.

H – Autres thèmes abordés ponctuellement

L'ADTC Savoie estime que, en raison du caractère non urgent de ce projet, il est souhaitable de demander à la SNCF une coupure de ligne ferrée pour 2021 ou 2022 au lieu de 2019 afin de permettre de construire un projet qui répond mieux aux demandes des usagers (contribution RD 07).

L'ADTC Savoie estime que le projet n'est pas compatible avec le SCoT car il va pénaliser le covoiturage, ne propose aucune intermodalité et va donc renforcer le transport individuel (contribution RD 08)

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quels éléments de réponse pouvez-vous apporter à ces deux observations ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le maître d'ouvrage doit respecter les délais du contrat signé avec l'État en 2014, soit une mise en service 42 mois après la déclaration d'utilité publique (année 2022). Ce délai sera prolongé de 6 mois pour prendre en compte les compléments demandés dans le cadre du plan d'investissement autoroutier en cours de signature. L'ouvrage franchissant la voie ferrée et portant la nouvelle bretelle en direction d'Annecy doit être réalisé en priorité pour que les autres travaux puissent se terminer. La coupure de la voie ferrée est donc nécessaire en 2019.

L'intermodalité et le covoiturage sont bien des composantes du projet, et en tout état de cause l'aménagement proposé n'obère en rien des réflexions futures sur une intermodalité renforcée (cf. § 4.3 du volet C).

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je prends acte de la réponse du maître d'ouvrage

La FRAPNA (RD 03 (AE)) estime que le pétitionnaire relativise l'impact du projet, alors que 4 composantes de l'aménagement (élargissement de la bretelle d'accès côté nord depuis la VRU, démolition/reconstruction à 3 voies des ponts sur la Leysse, élargissement de la bretelle de sortie côté sud, accès chantier le long de la digue à l'ouest des Épinettes) ajouteront leurs impacts à la situation décrite avec pour conséquence une réduction foncière et une diminution des capacités d'accueil pour la faune et une augmentation du dérangement.

Dans la même intervention la FRAPNA estime que l'élargissement des ponts nord et sud sur la Leysse accentuera l'effet de coupure sur le corridor de berges et digues, et que les mesures compensatoires LEMA sont insuffisamment quantifiées pour juger de leur pertinence.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quels éléments d'appréciation complémentaires pouvez-vous apporter ?

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

Dans le cadre de ce projet, la démarche ERC (éviter – réduire – compenser) a été mise en œuvre par AREA.

Ainsi le projet est défini avec de nombreuses mesures permettant d'éviter tous les enjeux majeurs identifiés (notamment une station d'épuration à pieds blanc jusqu'alors inconnue dans le territoire ou encore la zone humide de l'Erier, cf page E53 du résumé non technique).

Le déroulement du chantier inclura de nombreuses mesures de réduction, notamment la remise en état (voire l'amélioration) des surfaces utilisées temporairement.

Enfin, l'ensemble des emprises définitives et temporaires du projet ont été prises en compte dans l'évaluation des impacts, et la compensation de ces impacts résiduels a été correctement dimensionnée comme l'a confirmé le CNPN dans son avis du 17 mai 2018.

Concernant les zones humides : L'impact est de 1,09 ha (§9.5 volet C du dossier DD4E). La compensation surfacique s'élève à 2,92 ha, soit 268 % de la superficie totale impactée (>200% de la valeur guide du SDAGE). Cette superficie se décompose en 1,53 ha de restauration de zones humides fortement dégradées et 1,39 ha d'amélioration de fonctionnalités de zones humides dégradées, satisfaisant ainsi aux critères du SDAGE (§ 4.2.4.1 volet B).

Concernant les espèces protégées : Les ratios de compensation ont été adaptés à chaque espèce en présence et à leur niveau d'enjeu. Ces ratios varient entre 1,5 et 2,5 (§ 9.4 volet C)

Globalement, en mutualisant les besoins de compensation, et en associant entre ces milieux des relations écologiques spécifiques, les compensations envisagées permettront d'atteindre à terme les quantités d'habitats fonctionnels suivants :

- 8 hectares de boisements dont minimum 1,5 hectare de boisements humides ;
 - 5,4 hectares de milieux ouverts ;
 - 1 350 ml de haies ;
 - 200 ml de fossés propices à l'Agrion de Mercure et aux amphibiens ;
 - 1 site de reproduction pour les amphibiens.
- (§ 9.5 volet C)

Cette compensation s'appuie sur une très bonne maîtrise foncière ainsi que sur des partenariats avec des structures porteuses dans le territoire (tel que le Conservatoire d'Espaces Naturels). Ces dispositions permettent d'assurer des mesures de qualité

et pérennes ainsi qu'une plus-value écologique significative suite au projet compte tenu des ratios appliqués.

Concernant le secteur de la Leysse, l'étude décrit l'état initial, suite aux travaux de renaturation menés par Grand Chambéry. Les impacts sont identifiés sur cette base.

Dans ce secteur, les ponts sur la Leysse passent de 2 voies à 3 voies, afin que les différents échanges entre la gare de péage et la VRU soient améliorés en terme de fluidité et de sécurité en dédiant les voies aux différents mouvements (deux voies pour péage vers VRU sud et VRU sud vers péage, une voie pour péage vers VRU nord et VRU nord vers péage). Le trafic ne sera pas augmenté du fait de ces aménagements, mais il s'écoulera plus facilement et en sécurité.

La construction de nouveaux ouvrages permet de supprimer les piles se trouvant actuellement dans les berges de la Leysse. Sous ces ouvrages, les fonctionnalités écologiques de la Leysse seront donc améliorées.

70

L'ensemble du secteur des Épinettes a fait l'objet de mesures spécifiques de concertation avec le gestionnaire (CEN). Les emprises définitives nécessaires au projet impactant les mesures compensatoires actuelles de ce secteur sont extrêmement réduites (environ 1040 m²). Le MOA a pris en contrepartie plusieurs engagements avec le CEN :

- Restituer au CEN une surface équivalente en surface et fonctionnellement, et attenante à la mesure compensatoire empruntée.
- Démonir une ruine et enlever les déchets du secteur.
- Restituer les emprises temporaires avec un engagement de réhabilitation de qualité des terrains et une plus-value écologique.

- Participer efficacement à la réhumidification du secteur manquant aujourd'hui d'alimentation (voir pages 154 à 157 du volet B au dossier DDAE)

Les impacts du projet sont de plus doublement comptés et compensés par ailleurs dans le cadre de mesures compensatoires localisées dans la partie nord du projet. (voir pages E382 à E385). Le niveau de compensation et la qualité des prestations prévues paraissent largement proportionnées à l'enjeu de ce projet.

De plus la fonctionnalité de ce secteur sera améliorée à l'issue des travaux grâce à un meilleur apport en eau, un enlèvement des déchets, et création de milieux diversifiés sur les emprises renaturées.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

J'estime que les précisions apportées par la maîtrise d'ouvrage apportent des réponses à chacun des points abordées par la FRAPNA, tout en constituant des reprises d'éléments figurant au dossier.

Un contributeur anonyme (RD 12) soutient que le projet aurait un impact négatif permanent sur le territoire en aggravant la coupure urbaine entre Chambéry et le lac, et en surdimensionnement des espaces dédiés aux déplacements par rapport à ceux dédiés aux activités, afin de faciliter le transit des touristes quelques jours par an.

Un intervenant (LMS 16) se demande s'il ne serait pas plus judicieux de déplacer le nouveau péage en totalité sur un autre secteur, afin d'éviter les ralentissements sur les voiries de Chambéry.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quels éléments de réponse pouvez-vous apporter à ces intervenants ?

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

Le projet n'aggrave pas la coupure urbaine entre Chambéry et le lac, étant donné que la nouvelle bretelle vers Annecy jouxte soit la VRU, soit l'autoroute.

Les travaux permettent d'améliorer les services aux usagers locaux et d'améliorer l'attractivité des différentes zones d'activité implantées tout autour de ce point d'échange.

Concernant la demande de déplacement du péage, lors des premières études, ce type de solution de déplacement partiel ou total avait été étudié et certains schémas avaient été présentés lors de la concertation de mai / juin 2014 (voir notamment les scénarios A et B décrits dans le dossier émis lors de cette concertation). Toutefois, ces scénarios n'ont pas été retenus notamment du fait d'un report de trafic non supportable sur le giratoire de Villarcher.

71

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

J'estime que le projet présenté par AREA se situe au plus près des emprises de l'infrastructure existante, sans aggraver la coupure urbaine que constitue d'ores et déjà ce nœud autoroutier.

Tels sont les principaux thèmes abordés par le public au cours de l'enquête. Il s'agit des thèmes en général partagés par plusieurs intervenants qui attendent des réponses. Ces thèmes généraux n'excluent pas d'autres points plus ponctuels non repus ci-dessus mais pour lesquels des observations ont été formulées, inscrites aux registres annexés au présent procès-verbal et qui méritent d'être précisées par la maîtrise d'ouvrage.

Observation du commissaire enquêteur

Au-delà des questions posées par le public, le commissaire enquêteur s'interroge sur les points suivants, sans que l'ordre des questions soit un critère d'importance accordée aux problèmes soulevés.

Le dossier mis à l'enquête présente en pièce H §3 les avis de collectivités et leurs groupements intéressés pages H34/62 à H48/62 et vos réponses aux questions, réserves, ...

Pourriez être plus précis quant à la prise en compte de la réserve n°3 formulée par ces collectivités portant sur la prise en charge du relogement des familles des gens du voyage en voie de sédentarisation des sites des Blachères et des Ménestrels ?

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

Pour le site des Menestrel situé au pied de l'actuelle bretelle VRU sud vers péage, AREA s'est engagé à restituer ou à financer l'aménagement d'un terrain pour reloger la famille concernée.

Notons que le site des Blachères n'est pas impacté par le projet.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Enquête n° E18000128/38

| Je prends note de ces éléments de réponse.



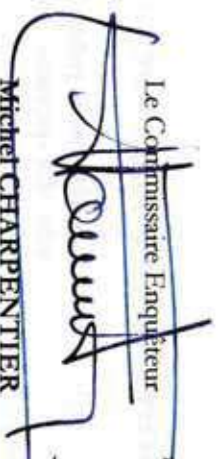
L'enquête s'étant déroulée dans le respect de la réglementation, de manière tout-à-fait satisfaisante et dans un souci d'information du public, je clos le présent rapport auquel est annexé un document intitulé "Annexes" comprenant 8 annexes :

72

- A1 : décision du Tribunal Administratif de Grenoble n° E18000128/38 du 23/04/2018 désignant le commissaire enquêteur
- A2 : arrêté préfectoral du 31 mai 2018 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique
- A3 : avis d'enquête publique
- A4 : affichage de l'avis d'enquête publique
- A5 : publications presse de l'avis d'ouverture d'une enquête publique
- A6 : certificats d'affichage
- A7 : procès-verbal de synthèse des observations du public en date du 20/08/2018
- A8 : mémoire en réponse du maître d'ouvrage en date du 31/08/2018.

Mes conclusions et mon avis motivé sont présentés dans un document séparé, associé à ce rapport (deuxième partie).

Fait à Saint-Jeoire-Prieuré le 09 septembre 2018

Le Commissaire Enquêteur

Michel CHARPENTIER

Abréviations utilisées

Ae : Autorité environnementale
 APPRR : société des Autoroutes **P**aris-**R**hin-**R**hône
 AREA : Société des Autoroutes **R**hône-**A**lpes
 AVAP : Aire de mise en Valeur de l'**A**rchitecture et du **P**atrimoine
 BAU : Bande d'**A**rêt d'**U**rgence
 CE : Code de l'**E**nvironnement
 CGEDD : Conseil **G**énéral de l'**E**nvironnement et du **D**éveloppement Durable
 CIS : Consultation **I**nter-**S**ervices
 CU : Code de l'**U**rbanisme
 DDRM : Dossier **D**épartemental des **R**isques **M**ajeurs
 DIRCE : **D**irection **I**nterrégionale des **R**outes – **C**entre-**E**st
 DUP : **D**éclaration d'**U**tilité **P**ublique
 EBC : **E**space **B**oisé **C**lassé
 ER : **E**mplacement **R**éservé
 ERC (mesures) : **É**viter, **R**éduire, **C**ompenser
 ICPE : **I**nstallations **C**lassées pour la **P**rotection de l'**E**nvironnement
 MECDU **M**ise **E**n **C**ompatibilité des **D**ocuments d'**U**rbanisme
 OAP : **O**rientation d'**A**ménagement et de **P**rogrammation
 PADDD : **P**rojet d'**A**ménagement et de **D**éveloppement **D**urables
 POS : **P**lan d'**O**ccupation des **S**ols
 PEB : **P**lan d'**E**xposition au **B**ruit
 PLH : **P**rogramme **L**ocal de l'**H**abitat
 PLU : **P**lan **L**ocal d'**U**rbanisme
 PPRI : **P**lan de **P**révention des **R**isques d'**I**nondations
 SCoT : **S**chéma de **C**ohérence **T**erritorial
 SAGE : **S**chéma d'**A**ménagement et de **G**estion des **E**aux
 SDAGE : **S**chéma **D**irecteur d'**A**ménagement et de **G**estion des **E**aux
 SRCAE : **S**chéma **R**égional du **C**limat, de l'**A**ir et de l'**E**nergie
 STAC : **S**ervice de **T**ransport de l'**A**gglomération **C**habérienne
 VRU : **V**oie **R**apide **U**rbaine
 ZNIEFF : **Z**one **N**aturelle d'**I**ntérêt **É**cologique, **F**aunistique et **F**loristique
 ZPPAUP : **Z**one de **P**rotection du **P**atrimoine **A**rchitectural, **U**rbain et **P**aysager

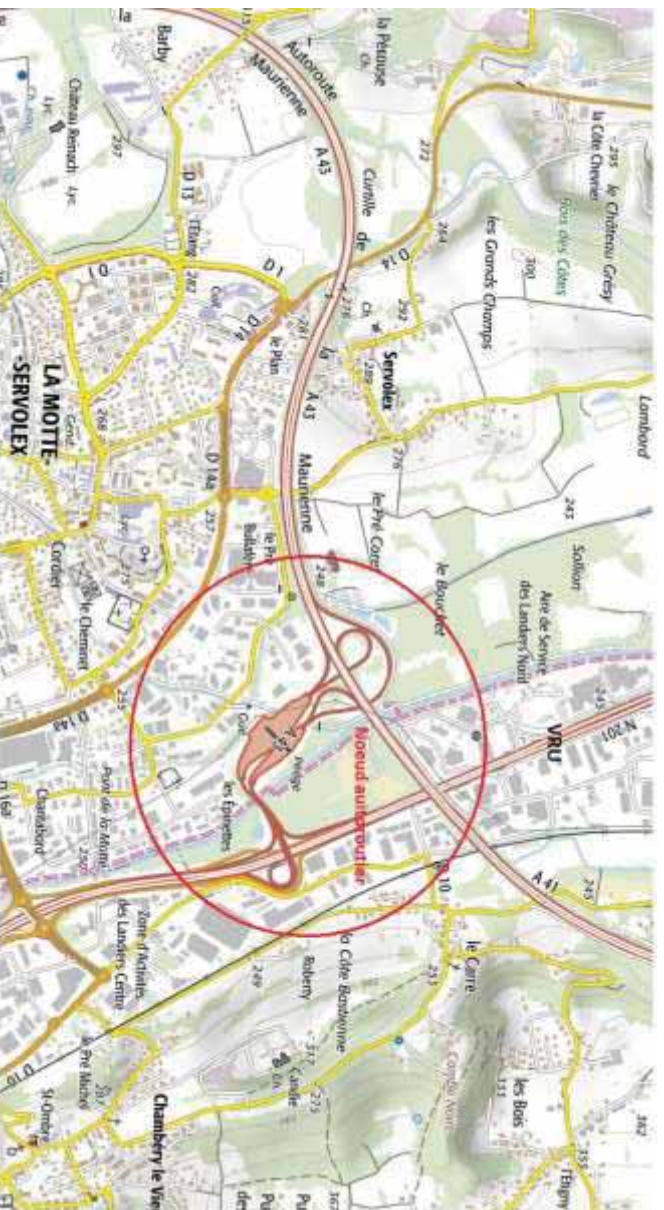
DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE

COMMUNES DE CHAMBÉRY – LA MOTTE-SERVOLLEX – VOGLANS



Travaux d'aménagement du nœud autoroutier Chambéry

A41 – A43 - VRU



Enquête publique préalable à la **déclaration d'utilité publique** du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry emportant **mise en compatibilité des PLU de Chambéry et La Motte-Servollex et classement de voirie dans le réseau autoroutier**

Du 27 juin 2018 au 10 août 2018

B – Conclusions et avis motivé du commissaire enquêteur

Application de l'article R123-19 du code de l'environnement

Commissaire enquêteur : Michel CHARPENTIER

en application de l'ordonnance du Président du Tribunal Administratif de Grenoble
du 23 avril 2018

N°E18000128/38

SOMMAIRE		
PARTIE B – CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ		
1. GÉNÉRALITÉS.....		
A	Objet de l'enquête publique	1
b	Maîtrise d'ouvrage – Maîtrise d'œuvre.....	2
2. PRÉSENTATION DU PROJET		
A	Historique	2
B	Justification du projet.....	3
C	Caractéristiques principales de l'aménagement	4
D	Compatibilité du projet avec les documents réglementaires supérieurs	5
E	La concertation préalable	6
3. L'ENQUÊTE PUBLIQUE		
A	Le dossier soumis à l'enquête publique	6
B	Le déroulement de l'enquête publique	7
4. CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.....		
A	Conclusions générales du commissaire enquêteur	8
B	Avis final du commissaire enquêteur	11

Abréviations utilisées

Ae : Autorité environnementale
APRR : société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône
AREA : Société des Autoroutes Rhône-Alpes
AVAP : Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine
BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence
CE : Code de l'Environnement
CGEDD : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
CIS : Consultation Inter-Services
CU : Code de l'Urbanisme
DDRM : Dossier Départemental des Risques Majeurs
DIRCE : Direction Interrégionale des Routes – Centre-Est
DUP : Déclaration d'Utilité Publique
EBC : Espace Boisé Classé
ER : Emplacement Réservé
ERC (mesures) : Éviter, Réduire, Compenser
ICPE : Installations Classées pour la Protection de l'Environnement
MECDU : Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme
OAP : Orientation d'Aménagement et de Programmation
PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durables
POS : Plan d'Occupation des Sols
PEB : Plan d'Exposition au Bruit
PLH : Programme Local de l'Habitat
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PPRI : Plan de Prévention des Risques d'Inondations
SCoT : Schéma de Cohérence Territorial
SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SRCAE : Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie
STAC : Service de Transport de l'Agglomération Chambérienne
VRU : Voie Rapide Urbaine
ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique
ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

PARTIE B – CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ

Désigné le 23 avril 2018 par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Grenoble (dossier n°E18000128/38), et faisant application de l'arrêté de Monsieur le Préfet de Savoie en date du 31 mai 2018 fixant les modalités de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement du nœud autoroutier de Chambéry sur les territoires des communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans emportant mise en compatibilité des PLU de Chambéry et La Motte-Servolex et au classement de voirie dans le réseau autoroutier, je suis amené à donner mes conclusions et mon avis motivé sur la demande de la société ARIA à l'issue de cette enquête publique, conformément à l'article R123-19 du code de l'Environnement.

Mon rapport, accompagné de ses annexes, fait l'objet d'un document séparé, avec lequel le présent document est regroupé. Ces documents distincts forment toutefois un tout indissociable.

Les présentes conclusions résultent de l'étude du dossier, des constatations effectuées sur le site, des observations formulées par le public et les personnes publiques consultées, des explications, objections ou propositions développées par le porteur du projet, des renseignements obtenus auprès des personnes averties et de ma réflexion personnelle.

1 – GÉNÉRALITÉS

A – Objet de l'enquête

La présente enquête publique concerne le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry de l'A43 se situant sur le territoire des communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans.

Ce projet est l'objet de trois procédures menées concomitamment, la maîtrise d'ouvrage et les autorités administratives compétentes n'ayant pas souhaité procéder à une enquête unique, dans le cadre des dispositions de l'article L123-6 du code de l'environnement qui prévoient une telle possibilité d'enquête unique "lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L123-2 du code de l'environnement" :

- 1- l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement du nœud autoroutier de Chambéry, selon le périmètre indiqué au plan ci-dessous, portant à la fois sur :
 - ✓ **la déclaration d'utilité publique** pour la réalisation des travaux de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry ;
 - ✓ **la mise en compatibilité** :
 - du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Chambéry,
 - du plan Local d'Urbanisme (PLU) de La Motte-Servolex,
 - ✓ **le classement de voirie** dans le réseau autoroutier ;
- 2- **l'enquête parcellaire relative à la DUP** organisée du lundi 16 juillet 2018 au vendredi 10 août 2018 visant à déterminer les emprises foncières dont l'acquisition est nécessaire pour la réalisation de l'opération de réaménagement de cet échangeur ainsi que la recherche des propriétaires des droits et autres intéressés ;
- 3- **l'enquête relative à l'autorisation environnementale** valant autorisation au titre de l'article L214-3 du code de l'environnement (Loi sur l'Eau) et dérogation au titre du 4° de l'article L411-2 du même code (espèces protégées).

LES PRÉSENTES CONCLUSIONS PORTENT SUR LA PREMIÈRE PROCÉDURE.

LES DEUX AUTRES PROCÉDURES FONT L'OBJET DE RAPPORTS DISTINCTS, CHACUN ÉTANT ACCOMPAGNÉ DES CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.

Le but de cette enquête publique est d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers.

Elle doit permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître leurs observations et propositions qui seront éventuellement prises en considération par l'autorité compétente amenée à prendre une décision dans le cadre de ce projet.

J'estime que l'organisation d'une enquête unique aurait fortement contribué à améliorer l'information et la participation du public. J'observe que, dans son avis en date du 16 mai 2018, l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) souligne que l'organisation d'une enquête unique sur les différents volets du dossier aurait permis une meilleure compréhension du dossier et de l'ensemble des enjeux par le public.

2

À l'issue de cette enquête publique :

- ✓ le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Chambéry et de La Motte-Servollex, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint seront soumis pour avis à l'assemblée délibérante de la communauté d'agglomération Grand Chambéry. Celle-ci devra se prononcer sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de La Motte-Servollex et Chambéry dans un délai de deux mois. À défaut celui-ci sera réputé favorable ;
- ✓ le Préfet du département de la Savoie devra se prononcer par arrêtés sur :
 - l'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry. La DUP emporte mise en compatibilité des PLU concernés, éventuellement modifiés au préalable afin de tenir compte des avis qui ont été joints et du résultat de l'enquête publique. Le classement dans le domaine autoroutier de la nouvelle bretelle VRU (depuis Chambéry) vers A41 (en direction d'Annecy) sera prononcé par le même arrêté que la DUP ;
 - la cessibilité des parcelles dont l'acquisition par voie amiable ou par voie d'expropriation sera nécessaire (à l'issue de l'enquête parcellaire associée à l'enquête préalable à la DUP) ;
- L153-54 et suivants du code de l'urbanisme (mise en compatibilité PLU),
- R111-1 et 2, R112-1 à 24 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (DUP),
- R153-14 du code de l'urbanisme (mise en compatibilité PLU),
- R122-1 du code de la voirie routière (classement de voirie dans le réseau autoroutier),
- Le chapitre III du titre II du livre 1^{er} du code de l'environnement articles R123-1 à R123-24 et L123-1 à L123-19 (participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement),
- R131-3 à R131-11 du code de l'expropriation (Utilité publique – Identification des propriétaires et détermination des parcelles – Enquête parcellaire),

Dans cette perspective, cette enquête publique s'inscrit dans le cadre réglementaire et législatif prévu notamment par les articles :

B – Maîtrise d'ouvrage – Maîtrise d'œuvre

Le projet objet de la présente enquête publique est conduit sous la maîtrise d'ouvrage confiée à AREA (Société des Autoroutes Rhône Alpes) concessionnaire des autoroutes A41 et A43. – Groupe APPR – 20 rue de la Villette – CS 33413 – F-69328 Lyon Cédex 03.

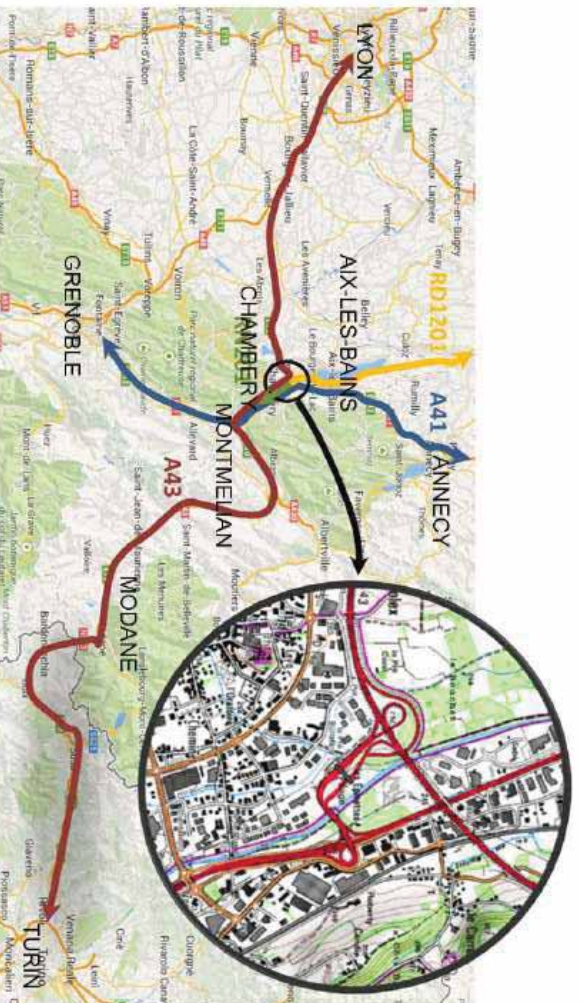
La maîtrise d'œuvre a été réalisée par le bureau d'études Egis Ville & Transports – Immeuble Le Carat – 170 avenue Thiers – 69455 Lyon Cédex 06 – Tél. : +33 4 37 72 43 37 – Directeur de projet : Sébastien Boyette.

2 – PRÉSENTATION DU PROJET

A – Historique

Le nœud autoroutier de Chambéry est un carrefour de première importance au sein du réseau routier et autoroutier de la région Auvergne-Rhône-Alpes. À cet endroit, situé au nord de l'agglomération de Chambéry, se croisent en effet 3 axes majeurs de circulation :

- ✓ l'autoroute A41 qui dessert l'ensemble du sillon alpin du nord au sud, reliant Grenoble à Genève en passant par Annecy, Aix-les-Bains et Chambéry ;
- ✓ l'autoroute A43, aussi appelée autoroute alpine, qui est orientée est-ouest et relie Lyon à Turin via Chambéry et Modane où elle rejoint le tunnel de Fréjus pour accéder à l'Italie ;
- ✓ la Voie Rapide Urbaine (VRU) de Chambéry (RN201) composée par la section à 2x3 voies en traversée de Chambéry et qui s'inscrit dans le prolongement de la RD1201 (ex RN201) qui relie Genève à Chambéry via Annecy et Aix-les-Bains.



En janvier 2014, l'État a confié à AREA l'étude du réaménagement autoroutier du nœud autoroutier de Chambéry en fixant 4 objectifs :

- ✓ améliorer la fluidité du trafic ;
- ✓ renforcer la sécurité ;
- ✓ maintenir une offre de covoiturage attractive ;
- ✓ optimiser l'intégration environnementale de l'infrastructure.

Les principes retenus par AREA et l'État ont été les suivants :

- séparer les flux de circulation en relation avec Annecy et Lyon afin de :
 - o décharger l'infrastructure existante d'une partie du trafic qu'elle supporte pour diminuer son accidentologie et améliorer la fluidité du trafic qu'elle supporte ;
 - o réduire les divergences/convergences à proximité de la gare de péage ;
 - o diminuer la vulnérabilité du système d'échanges, en particulier les conséquences d'un accident sur l'agglomération chambérienne ;
- modifier les caractéristiques techniques des bretelles pour en améliorer la sécurité ;
- moderniser l'infrastructure et le fonctionnement de la gare de péage de Chambéry Nord, notamment en réaménageant la gare et la plateforme de péage, en supprimant le parking central et en créant une aire de covoiturage en latéral.

Les échanges ont permis d'étudier plusieurs scénarios et d'évaluer leurs performances pour atteindre les objectifs fixés par l'État.

B – Justification du projet

Le nœud autoroutier de Chambéry a été conçu et construit autour d'un seul point d'échange, ce qui a pour effet de concentrer les flux routiers qui empruntent ce nœud.

Cet échangeur avait initialement vocation à être un simple diffuseur desservant Chambéry Nord, déconnecté d'un contournement autoroutier qui n'a pas été réalisé et qui a été définitivement abandonné en juin 2014. Il a donc été conçu comme un diffuseur classique devant supporter un faible trafic, alors qu'il a eu au contraire une fonction de nœud autoroutier supportant un trafic élevé.

Les éléments issus du diagnostic montrent que le nœud de Chambéry présente des caractéristiques géométriques dégradées, non conformes aux référentiels de conception aujourd'hui en vigueur, et des niveaux de trafic élevés. La combinaison de ces deux facteurs est à l'origine d'une accidentologie supérieure à la normale, dont les conséquences peuvent s'étendre à toute la traversée de Chambéry car le nœud assure, avec la VRU, la continuité autoroutière dans l'agglomération.

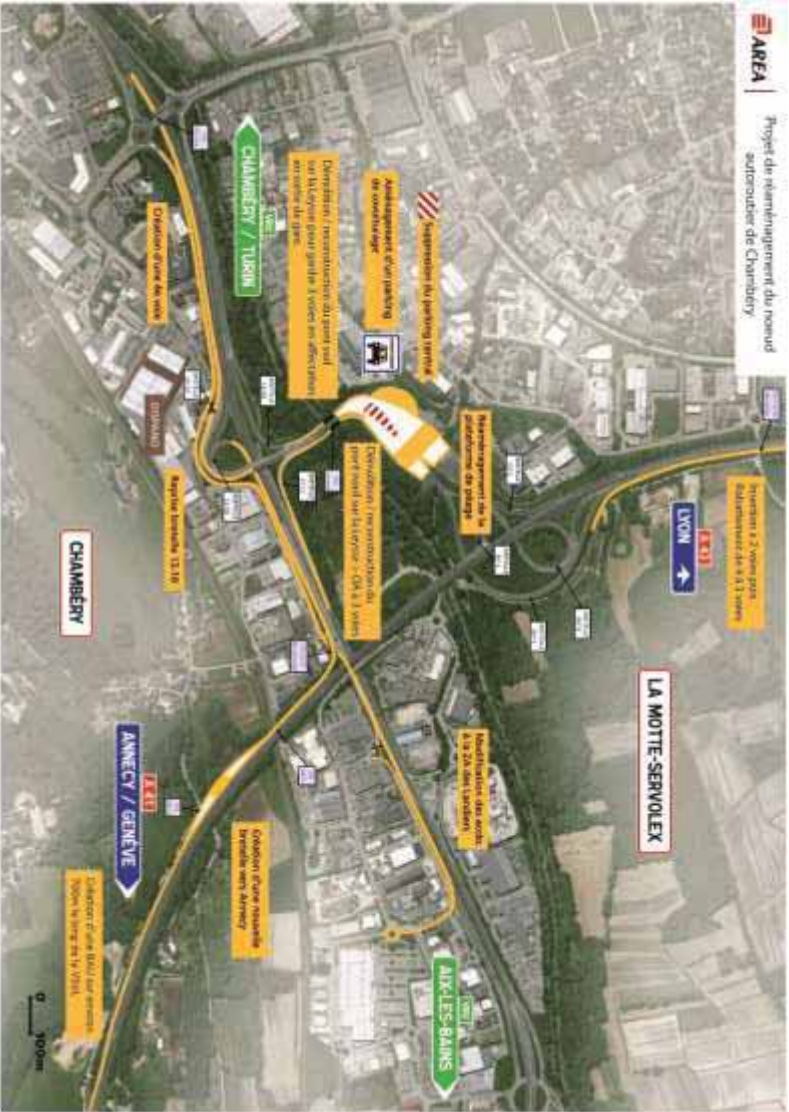
En l'absence d'aménagement, l'augmentation du trafic sur le nœud contribuera à une aggravation progressive de l'accidentologie et à une saturation des bretelles existantes.

Pour améliorer la fluidité, alléger le trafic sur les bretelles existantes et pour renforcer la sécurité du point d'échanges, les aménagements à réaliser doivent consister en une remise à niveau des caractéristiques géométriques du système d'échange, permettant :

- de résorber les différents points noirs accidentogènes identifiés ;
- d'assurer l'adéquation entre les caractéristiques du nœud et les niveaux de trafic actuels et attendus à moyen et long termes.

C – Caractéristiques principales de l'aménagement

L'opération de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry porte sur des travaux à réaliser sur le réseau routier national non concédé et sur le réseau routier concédé, dont le maître d'ouvrage est AREA (Société des Autoroutes Rhône-Alpes, filiale d'APRR).



Afin d'expliquer chaque aménagement, le dossier mis à disposition du public découpe le projet en différents éléments fonctionnels décrits très précisément au chapitre 3 de la partie C du projet mis à l'enquête. Issu de la concertation du public lancée au printemps 2014 et du bilan validé par le Préfet à la fin de l'été 2016 complété par des simulations dynamiques menées en 2016, le projet global comprend :

- ✓ la création d'une nouvelle bretelle autoroutière depuis la VRU et la voie parallèle longeant la zone d'activités des Landiers sud, vers A41 en direction d'Annecy comportant deux voies et une nouvelle gare de péage de 4 voies, avec création d'une BAU sur l'infrastructure existante de l'A41 en continuité de la nouvelle bretelle d'entrée ;
- ✓ divers aménagements induits par la création de la nouvelle bretelle (entrecroisement entre le mouvement VRU sud (Chambéry) vers A41 (Annecy) et le mouvement péage vers VRU nord (Aix-les-Bains), modification de la bretelle péage vers VRU nord, déplacement de l'insertion sur la VRU nord depuis le giratoire de La Motte-Servolex, décalage de l'accès à la ZA Landiers nord ;
- ✓ le réaménagement de la gare de péage existante et le déplacement du parking de covoiturage ;
- ✓ le remplacement de l'ouvrage sur la Leysse et la rectification de la bretelle VRU nord (Aix-les-Bains) vers péage ;
- ✓ le remplacement de l'ouvrage sur la Leysse dans le sens péage vers VRU ;
- ✓ la rectification de la bretelle VRU sud (Chambéry) vers péage et création d'une 4^{ème} voie sur la VRU entre le diffuseur de La Motte-Servolex et l'échangeur du péage autoroutier ;
- ✓ l'allongement de la bretelle d'insertion vers A43 Lyon.

Ces aménagements seront accompagnés de la réalisation d'ouvrages propres à améliorer de façon significative les conditions de rejets des eaux de ruissellement routières et autoroutières dans le milieu naturel.

Pour accompagner ces projets et ses impacts, des **aménagements connexes ne rentrant pas dans la bande soumise à enquête publique** seront réalisés par la communauté d'agglomération Grand Chambéry, en partenariat avec AREA qui participera à leur financement :

- création d'un giratoire dans la ZA des Landiers sur la commune de Voglans,
- création d'un giratoire dans la ZA des Landiers sur la commune de Chambéry,
- développement d'un site de covoiturage à proximité immédiate du giratoire de Villarcher sur Voglans où environ 70 places pourraient être réalisées. D'autres sites sont à l'étude dans la ZA des Landiers Nord ou le long de la VRU plus au sud.

Le coût de construction du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry est estimé à 68 M€ HT. Il s'établit selon la décomposition suivante :

- Études et direction des travaux : 7,5 M€ ;
- Acquisitions foncières : 5,8 M€ ;
- Travaux : 54,7 M€.

Le financement sera assuré en intégralité par AREA et compensé selon les modalités contractuelles suivantes :

- pour un montant de 55 M€ HT valeur juillet 2012 par le contrat de plan 2014/2018 signé entre l'État et AREA en janvier 2014 ;
- pour un montant de 12,955 M€ HT valeur janvier 2016 pris en charge dans le cadre du contrat de concession d'AREA.

Un tel montant de travaux ne rend pas obligatoire la réalisation d'une évaluation socio-économique du projet dans le cadre des études préalables à la DUP.

Au terme de la procédure, le Préfet de la Savoie sera l'autorité compétente pour prendre la décision relative à la DUP concernant le réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, DUP emportant la mise en compatibilité des PLU des communes de Chambéry et de La Motte-Servolex.

J'estime que le projet soumis à l'enquête est présenté dans toutes ses composantes. Il vise deux objectifs très clairement exprimés que sont l'amélioration de la sécurité et de la fluidité, sans augmentation significative de la capacité de l'échangeur.

D – Compatibilité du projet avec les documents réglementaires supérieurs

Le projet respecte les articles du Code de l'Environnement régissant les enquêtes publiques ainsi que les textes spécifiques au caractère autoroutier de l'opération.

Le projet est également compatible avec :

- le SCOT de Métropole Savoie qui concerne l'ensemble des communes de la zone d'étude ;
- le PDU de Chambéry Métropole ;
- uniquement routier, le projet n'a pas de lien avec les orientations et les actions du PLH de l'agglomération chambérienne 2014/2019 ;
- le PEB (Plan d'exposition aux bruits) de l'aérodrome de Chambéry ;
- le SRCAE (schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie) Rhône-Alpes ;
- les communes de Chambéry et de La Motte-Servolex font l'objet d'une mise en compatibilité de leur PLU afin de permettre la réalisation du projet. Les éléments mis en compatibilité portent sur le règlement de zonage, le plan de zonage et les emplacements réservés existants (les dossiers de mise en compatibilité constituent la pièce G du dossier).
- le SDAGE du bassin Rhône-Méditerranée ;
- le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) du bassin Rhône-Méditerranée ;
- le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) du bassin chambérien.

J'estime que le dossier soumis à l'enquête contient les éléments suffisants permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec les documents réglementaires de rang supérieur.

E – La concertation préalable

L'État a organisé une concertation publique sur ce projet, selon les dispositions de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, afin que chacun puisse s'informer et s'exprimer. Un bilan complet, détaillé et compréhensible en a été établi et joint au dossier d'enquête. Il propose une analyse quantitative et qualitative de l'ensemble des expressions recueillies au cours de la période de concertation [12 mai 2014 – 20 juin 2014], permettant de livrer une lecture exhaustive et structurée de tous les avis, remarques et questions exprimés pendant la concertation. Il est à noter, à cet égard, que toutes ces contributions sont considérées, dans le cadre de ce bilan, de manière équivalente (aucune hiérarchisation des différents contributeurs ou de supports d'expression n'a été opérée).

En fin de bilan, l'État et AREA tirent les enseignements de cette démarche et proposent les suites à donner.

Cette concertation préalable s'est ensuite poursuivie avec les collectivités et les services de l'État. Les professionnels de la ZA des Landiers impactés par le projet ont été contactés dès la fin de 2016 ; sur la première moitié de 2018 des réunions techniques ont été organisées pour travailler sur les solutions de compensation

La concertation mise en œuvre et le bilan qui en a été tiré, joint au dossier, m'apparaissent tout-à-fait exemplaires. Je regrette toutefois que le grand public n'ait pas eu l'opportunité d'une information ciblée préalablement à l'enquête publique. Le public a eu l'opportunité de bénéficier d'un tel complément d'information, à l'occasion des présentations du dossier mis à l'enquête lors des séances publiques des organes délibérants des collectivités concernées par le projet (Communauté d'agglomération Grand Chambéry, communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans), dont les médias locaux se sont souvent fait l'écho.

J'estime que la concertation mise en œuvre avant la mise à l'enquête publique est adaptée au projet et permettait à chacun de connaître les objectifs recherchés et les moyens mis en œuvre. J'estime toutefois qu'elle aurait pu être davantageusement complétée par une information grand public préalablement à l'ouverture de l'enquête publique. Elle se poursuit, notamment avec les professionnels, et l'enquête publique a permis à chacun de s'exprimer librement.

3 – L'ENQUÊTE PUBLIQUE

A – Le dossier soumis à l'enquête publique

La composition du dossier mis à l'enquête est présenté dans mon rapport (§4-M).

Il m'apparaît que la conception du dossier est de bonne qualité. Il est exhaustif. Cependant cette exhaustivité rend difficile sa lecture complète par le public. La notice explicative, d'une certaine de pages, est toutefois un résumé de présentation des aménagements et de leurs impacts, parfaitement accessible.

7

L'étude d'impact d'un peu plus de 500 pages, très complète, fait l'objet d'un document séparé. Elle possède elle-même un bon résumé non technique de 60 pages. Son volume et sa complexité la rendent malgré tout difficilement abordable rapidement pour un lecteur non spécialiste. Elle m'apparaît bien structurée et comprend un diagnostic documenté ainsi qu'un ensemble d'analyses qui appréhendent de manière satisfaisante les différentes problématiques liées à l'environnement et à la santé des populations.

J'estime que le dossier soumis à l'enquête est correctement et complètement présenté. Il contient les informations et les documents indispensables à une bonne compréhension du projet et énumérées dans la réglementation. Il aurait toutefois pu être plus précis pour certains aménagements, mais cela aurait encore alourdi le dossier.

J'estime que le dossier soumis à l'enquête est recevable vis-à-vis de l'information du public et sur le plan réglementaire, même si son volume a pu sembler rébarbatif à une partie du public et si certains points auraient mérité d'être précisés.

B – Le déroulement de l'enquête publique

Les mesures de publicité ont été prises afin que l'information du public soit conforme à la réglementation et au-delà.

Je me suis tenu à la disposition du public à l'occasion de huit permanences, 4 à Chambéry – siège de l'enquête publique, 3 à La Motte-Servolex, toutes deux concernées par la mise en compatibilité de leur PLU, et 1 à Voglans.

Les différentes étapes de la procédure d'enquête publique m'apparaissent avoir été respectées dans leur forme et dans les délais, la publicité de l'enquête, notamment, a été conforme et s'est faite dans les délais prescrits.

J'ai trouvé un bon accueil auprès des collectivités concernées, des administrations, du maître d'ouvrage ... J'ai pu bénéficier de la part des différents interlocuteurs que j'ai rencontrés d'une écoute permanente et d'une bonne réactivité à répondre à mes questions ou à me fournir les éléments ou documents qui m'étaient nécessaires pour la compréhension et le traitement du dossier.

L'enquête préalable à la DUP portant sur le réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, m'apparaît avoir été organisée et s'être déroulée selon les méthodes, principes et prescriptions prévues par la réglementation, la jurisprudence et les usages. Les obligations relatives à la publicité

par affichage et voie de presse, à la présence du commissaire enquêteur et à la forme des registres d'enquête, ont été respectées et ont permis une bonne information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération. Le public a disposé des horaires habituels d'ouverture des lieux d'enquête pour consulter le dossier et s'exprimer. Les dossiers mis à disposition du public sont restés complets tout au long de l'enquête. Le dossier était également accessible sur internet et le public avait la possibilité de s'exprimer par mail ou via le registre dématérialisé, disponible 24h/24 et 7j/7.

Aucun incident n'a été porté à ma connaissance au cours de l'enquête. Il ne m'a pas semblé utile de répondre favorablement à la demande d'un intervenant lors de l'enquête (voir réponse à l'observation référencée RD 01) visant le prolongement de l'enquête jusqu'à fin septembre 2018, et l'organisation d'une réunion publique d'information mi-septembre.

8

J'estime que cette enquête publique préalable à la DUP portant sur le réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry est recevable dans son déroulement et sur le plan réglementaire.

La participation du public

Cette enquête publique a été dématérialisée. Une adresse mail a été mise à la disposition du public. Cette dématérialisation a été très utilisée, essentiellement pour la consultation du dossier puisque 681 visiteurs ont été comptabilisés ayant procédé à 976 téléchargements du dossier ou de parties de dossier, mais seulement 16 observations ont été portées au registre. Les modes d'expression traditionnels ont été les plus utilisés puisque 36 contributions ont été recueillies sur les registres ou annexées aux registres (courriers reçus). De plus, sans avoir été surchargées, les 8 permanences n'ont jamais désempé.

Ce sont au final près de 55 contributions qui ont été recueillies durant l'enquête publique.

De façon globale, j'ai pu distinguer plusieurs grands groupes de contributeurs :

- les riverains de l'infrastructure qui reconnaissent subir déjà dans la situation actuelle les nuisances de celle-ci, inquiets à l'idée de subir des nuisances supplémentaires en la voyant se rapprocher de leur lieu de résidence. Les inquiétudes portent sur les impacts sonores et visuels, en déplorant le manque de précision du dossier ;
- les professionnels des zones des Landiers inquiets des risques de dégradation des conditions de circulation hors réseau AREA, et des conditions d'accès à leurs entreprises, concessions, hôtels, ...
- des passionnés de l'investissement public sur leur territoire, s'intéressant particulièrement au secteur, allant jusqu'à produire des contre-propositions très élaborées et détaillées ;
- le mouvement associatif ;
- les élus ou anciens élus.

Certains contributeurs ont suggéré des améliorations pouvant être apportées au projet, des propositions complémentaires partielles, au moins 2 contrepropositions globales m'ont été présentées. Les observations ou propositions ont toutes été étudiées par le maître d'ouvrage qui a apporté des réponses.

4 – CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

A – Conclusions générales

Aspects positifs du projet

Enquête n° E18000128/38

Travaux de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry – A41 – A43 – VRU

Enquête préalable à la DUP – Mise en compatibilité des PLU de Chambéry et La Motte-Servolex – Classement de voirie

Enquête publique du 27 juin 2018 au 10 août 2018

Des aménagements qui visent à répondre aux besoins de circulation dans l'agglomération et dans la ville

Le projet a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation en fluidifiant le trafic et en le sécurisant. Il ne fait que déplacer certains mouvements en créant de nouvelles bretelles en remplacement de bretelles inadaptées, ainsi que la reprise des caractéristiques géométriques de certaines bretelles existantes, dont les caractéristiques n'apparaissent plus conformes aux référentiels désormais en vigueur. Il ne prévoit l'ajout d'aucune fonctionnalité au nœud actuel en matière d'itinéraires de circulation, ni d'augmentation de capacité de l'infrastructure existante par ajout de voies de circulation, à l'exception toutefois de voies d'insertion visant la fluidification. Il n'a pas pour objectif de générer du trafic. Il ne m'apparaît pas en contradiction avec les objectifs de "non augmentation de la part modale de la voiture" et de "stabilisation du trafic sur la VRU" fixés par le Plan de Déplacement Urbain de Chambéry Métropole.

L'amélioration et la sécurisation de la circulation est donc au cœur du projet. Elle se traduit, notamment, par une plus grande fluidité et une meilleure régularité. Cette amélioration résulte notamment de :

- ✓ la dissociation des flux sortant de Chambéry vers Lyon et Annecy (nouvelle bretelle vers Annecy supprimant des entrecroisements avant et après la station de péage) ;
- ✓ l'augmentation de la capacité des voies par :
 - la création d'une 4^{ème} voie sur la VRU permettant d'améliorer sensiblement la dissociation des flux vers la station de péage d'une part, vers le nord en direction d'Aix-les-Bains ou d'Annecy d'autre part ;
 - l'aménagement de la bretelle pour les flux provenant d'Aix-les-Bains (VRU nord) se rendant vers les autoroutes A41 (Annecy) ou A43 (Lyon) par le remplacement du pont à 2 voies sur la Leyssse par un pont à 3 voies ;
 - la séparation des flux en sortie de péage en venant des autoroutes A41 et A43 vers la VRU nord (Aix-les-Bains) : 1 voie dédiée et 2 voies vers la VRU sud (Chambéry) par la création d'une voie supplémentaire sur le pont franchissant la Leyssse
- ✓ le traitement des points durs sensibles en termes de sécurité (reprise bretelle 13-10 aujourd'hui non conforme aux normes actuelles, insertion à 2 voies de la bretelle vers Lyon, ...);
- ✓ la modification des accès à la zone d'activité des Landiers nord ;
- ✓ globalement l'amélioration de la lisibilité du nœud autoroutier pour l'usager.

Biodiversité – Corridors écologiques

Les infrastructures étant déjà existantes, le projet n'augmentera pas significativement l'effet de coupure déjà constaté. Il ne remet pas en cause la fonctionnalité et le rôle de lien de l'espace perméable lié au milieu aquatique de la Leyssse. Les nouveaux ouvrages (sans piles en berges pour la traversée de la Leyssse) offriront de meilleures possibilités de rétablissement de corridors que l'existant.

Les impacts du projet

Le projet ne sera pas de nature à augmenter les risques naturels ou technologiques. Concernant les risques liés au transport de matières dangereuses, la situation à terme est améliorée du fait des meilleures conditions de sécurité.

La fluidification attendue de la circulation, la création ponctuelle de protections phoniques, le traitement de certaines façades exposées, permettront non seulement de ne pas augmenter les nuisances sonores mais d'améliorer la situation actuelle au regard des nuisances existantes. J'observe que le dossier indique qu'aucun bâtiment ne subit d'augmentation significative de bruit, et qu'aucun protection acoustique réglementaire n'est à prévoir au titre du projet selon les études menées par le pétitionnaire. Il n'en reste pas moins que la création d'une bretelle vers Annecy et d'une 2nde voie pour la bretelle vers Lyon rapprochent l'infrastructure de plusieurs habitations.

Un traitement des eaux de ruissellement

La mise en œuvre de 4 bassins d'assainissement multifonctions assurant le confinement d'une pollution accidentelle, le traitement de la pollution chronique, l'écêtement des débits de pointe vers le milieu naturel et de 3 fossés subhorizontaux enherbés permettront de lutter contre les pollutions accidentelles.

Le réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry permet donc une amélioration importante des conditions de rejet des eaux de ruissellements routiers et autoroutiers dans le milieu naturel.

J'estime qu'il s'agit là d'un progrès significatif en matière de protection de l'environnement et de sécurité sanitaire.

10

Une insertion paysagère et environnementale soignée qui résout aussi des problèmes existants et améliore l'image de Chambéry.

Certains objectifs concrets du projet m'apparaissent valorisants et positifs :

- la couverture de la gare de péage : le choix architectural fait pour le traitement de l'auvent inscrit dans la continuité de la couverture existante, sa forme évoquant le relief du territoire, tout en cherchant un maximum de simplicité et tenant compte des contraintes existantes ;
- le soutènement de la nouvelle bretelle d'accès à l'A41 vers Annecy bordant et qualifiant la VRU de Chambéry, axe structurant de l'agglomération : ce mur pourrait devenir un support de communication visuelle et artistique avec des savoir-faire locaux. Le principe d'utiliser un tel support pour valoriser et faire connaître l'incubateur Savoie Technolac, véritable moteur pour le territoire, labellisé "French Tech in the Alps" et accompagnant l'installation de start-up étrangères à haut potentiel en France, m'apparaît un signe fort tout-à-fait positif ;
- afin d'apporter une présence végétale sur la zone d'activités des Landiers très minérale et aride, la face est du mur de soutènement de la nouvelle bretelle sera généreusement végétalisée ;
- sur le secteur de construction du nouveau pont franchissant la Leyse, l'objectif est d'assurer une continuité modes doux sous l'ouvrage.

L'ensemble de ces mesures confirme que le projet présenté à l'enquête publique ne constitue pas un aménagement visant à augmenter la capacité routière du nœud autoroutier. Il a notamment pour objectif l'amélioration de la situation existante en matière d'insertion urbaine et environnementale, actuellement fortement impactée par la vétusté de l'infrastructure.

Ainsi les usagers du nœud autoroutier auront de Chambéry une meilleure image. De plus les riverains qui souffrent d'un environnement paysager dégradé pourront bénéficier de ces améliorations.

Une amorce de connectivité avec les modes alternatifs

Le nouveau parking de covoiturage latéral de la zone de péage est directement connecté à la voie verte de la Leyse, offrant ainsi la potentialité d'une intermodalité voiture /vélo directement après la barrière de péage.

Il est aussi directement connecté à la rue Denis Papin, sur la zone d'activité de l'Érier, et à l'arrêt de bus de la ligne 1 "Emmaüs" offrant la potentialité d'une intermodalité voiture/ bus directement après la barrière de péage.

La ligne CHRONO A relie les 2 sites universitaires de l'agglomération de Chambéry, tout en desservant le centre-ville et la zone commerciale des Landiers. Elle emprunte la VRU aux abords du nœud autoroutier. Par la suppression des entrecroisements sensibles existants entre l'échangeur de La Motte-Servolex et le nœud autoroutier et la fluidification de la circulation générale, le projet contribue à fiabiliser le temps de parcours de la ligne.

De façon générale, la fluidification du trafic sur les voies secondaires périphériques du nœud et sans doute au-delà, permettra une meilleure circulation des transports en commun.

L'expérimentation d'une autoroute connectée, la mise en place d'une application mobile permettant de mettre en relation covoitureurs et covoiturés sont autant de mesures favorisant une mobilité durable.

J'estime que ces engagements permettent de donner une place significative aux modes de déplacements alternatifs et de participer à la mise en œuvre d'un frein au "tout voiture".

J'estime toutefois que cet aménagement d'un covoiturage au niveau de la gare de péage est insuffisant, tant en capacité qu'en fonctionnalités, et qu'il doit impérativement être complété, à minima, par un dispositif analogue au sud et au nord du secteur, faisant mienne la position des collectivités qui se sont exprimées par délibérations sur le sujet.

Des aménagements très majoritairement sur l'emprise existante

Le projet soumis à enquête est bien un projet d'aménagement d'une infrastructure existante. Il ne nécessite pas de travaux dispendieux d'espaces non occupés jusqu'alors. En effet la quasi-totalité des aménagements prévus sont situés sur l'emprise existante.

Cependant, l'aménagement de la bretelle VRU vers péage, particulièrement accidentogène aujourd'hui, la création d'une nouvelle bretelle VRU sud vers Annecy avec gare de péage, à l'origine de nombreux cisaillements actuellement à la gare de péage, notamment, nécessitent de sortir de l'emprise existante.

Un soutien des acteurs économiques

Les acteurs économiques, dans leur quasi-totalité, se sont prononcés en faveur des aménagements projetés, tout en manifestant de fortes inquiétudes à propos de l'impact des travaux durant leur phase de réalisation, sur la circulation du secteur, leur activité et même l'accès notamment dans la zone des Landiers. La perte d'attractivité de l'agglomération chambérienne liée aux difficultés d'accès pour les employés, les commerciaux, les clients et les partenaires a souvent été mise en avant, ainsi que les difficultés à recruter des collaborateurs, eux-mêmes rebutés par des difficultés à circuler bien connues et médiatisées. Les temps d'accès importants ont été mentionnés, mais plus encore, c'est l'imprévisibilité des temps de parcours qui a souvent été mise en avant comme source de gêne.

Par ailleurs, la mise en œuvre du projet aura des répercussions positives sur l'activité économique locale. En effet, les travaux doivent s'étaler sur 4 années pour un montant de 57 M€. Selon une évaluation sommaire du maître d'ouvrage la main d'œuvre en place sur le chantier sera de l'ordre de 80 à 100 personnes, effectif variable en fonction des différentes phases, de la nature et du contenu des travaux.

Un chantier maîtrisé

L'ensemble des mesures qui seront mises en œuvre pendant les travaux doivent permettre de limiter les désagréments occasionnés par un chantier de cette importance.

Inconvénients, risques et incertitudes du projet

Une sortie de l'emprise et un rapprochement de l'infrastructure avec des habitations.

L'aménagement de la nouvelle bretelle vers Annecy en venant de la VRU sud avec gare de péage suscite des inquiétudes du côté des riverains, même si des aménagements ponctuels permettront de réduire les éventuelles nuisances supplémentaires.

L'emplacement de la gare de péage, au démarrage d'une rampe à 5%, n'est sans doute pas le plus judicieux, tant au regard des nuisances sonores, qu'au regard de l'impact sur la pollution de l'air, conséquences inéluctables de fortes accélérations, notamment des poids lourds, mais aussi pour certains véhicules légers, en configuration hostile.

Bien que les études de bruit menées montrent que les seuils réglementaires d'inconfort ne sont pas atteints, j'estime indispensable de protéger les habitations situées à proximité de cette station de péage et tout au long de la rampe, par l'installation, à minima, de dispositifs adéquats destinés à atténuer ce type de nuisance. La mise en place de voies de péage sans arrêt devrait y participer.

De même j'estime que le rapprochement de la bretelle d'insertion de l'A43 vers Lyon, par la création d'une seconde voie, se traduira par une augmentation des nuisances sonores subies par les riverains, lesquelles, même inférieures au seuil réglementaire imposant des protections, sont difficilement supportables. La mise en œuvre de dispositifs appropriés m'apparaît indispensable (mur antibruit, revêtement de chaussée adapté, ...).

Je constate et regrette l'absence de carte des emprises nécessaires à l'aménagement. On doit se contenter des tracés des emplacements réservés au bénéfice d'AREA définis dans les dossiers de mise en compatibilité des PLU, rendant difficile la compréhension et l'évaluation des impacts de ces aménagements par les riverains les plus directement concernés. Cette absence de tracé plus précis a plusieurs fois été mentionnée par les intervenants au cours de l'enquête publique.

Un covoiturage insuffisant, en régression par rapport à la situation actuelle

En matière de covoiturage, seul est prévu, dans le projet tel que défini dans le dossier d'enquête préalable à la DUP, le déplacement du parking existant au niveau de la barrière de péage avec la construction d'un nouveau parking d'une centaine de places du côté de la sortie de la barrière de péage dans le sens A43/A41 vers VRU, permettant d'envisager une desserte du parking en transports collectifs et en modes actifs depuis le réseau local. Les autres aménagements concernant le covoiturage, dits "aménagements connexes" sont hors périmètres d'études, ne font pas partie du projet, ne sont pas décrits précisément dans le dossier et seraient réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de l'intercommunalité.

Un tel aménagement m'apparaît positif quant à la sécurité, même si aucun accident grave n'a été relevé ces dernières années sur la plateforme. Comme souligné précédemment il constitue une amorce de connectivité avec les modes alternatifs.

J'estime toutefois qu'il n'apporte de réponse qu'à une petite partie de la demande et des besoins. En effet, seuls sont concernés par cet aménagement d'une aire latérale de covoiturage en remplacement du parking central actuel, les usagers en provenance de Lyon ou Anney dans le sens A43/A41 vers VRU. Selon les éléments que m'a communiqué AREA (analyse de l'état actuel du covoiturage au nœud de Chambéry – Avril 2015) ces échanges ne représentent que 46% de l'ensemble des origines-destinations (20% depuis Anney – 26% depuis Lyon). Ne sont pas traités les 45% de trajets venant de Chambéry (45% des origines-destinations).

Il m'apparaît indispensable que, à minima, les aménagements dits "connexes" mentionnés au dossier, visant à assurer les fonctions et à satisfaire les besoins non pris en compte dans le cadre de l'aire sise au niveau de la plateforme de péage, notamment pour les liaisons VRU vers Anney (19%) ou Lyon (26%), soient réalisés concomitamment au projet "AREA" (sous maîtrise d'ouvrage de l'intercommunalité avec un financement d'AREA). Ces aménagements consistent, entre autres, à développer des sites de covoiturage à proximité immédiate du giratoire de Villacher (70 places) et d'autres sites à proximité de la zone d'étude, dans la ZA des Landiers nord ou le long de la VRU plus au sud. Afin d'assurer une réelle amélioration au système existant, ces aménagements m'apparaissent devoir impérativement être réalisés concomitamment au projet "AREA".

Je regrette enfin que le dossier n'aborde pas la question des équipements indispensables de ces aires (bornes de recharge électrique voire véhicule à hydrogène, stationnement deux roues, ...).

Plusieurs contributeurs ont mentionné des alternatives à l'aménagement prévu, en maintenant la station centrale actuelle reliée par une passerelle piétons à deux aires situées latéralement, de part et d'autre de la station de péage.

Cette fonction covoiturage non satisfaite, ou mal satisfaite, m'apparaît tout à fait importante dans le présent dossier, puisque constituant l'un des 4 objectifs du projet d'aménagement du nœud autoroutier " maintenir une offre de covoiturage attractive ". Ce point fera l'objet de ma part dans mes conclusions d'une réserve, visant l'établissement d'une convention de financement et de planning de réalisation de ces aires de covoiturage "connexes" entre AREA et Grand Chambéry préalablement à la Déclaration d'Utilité Publique.

B – Avis final du commissaire enquêteur

Au terme de cette enquête,

- après avoir examiné l'ensemble des pièces du dossier ;
- à l'issue de plusieurs réunions avec le maître d'ouvrage et autres organismes ou personnes qualifiées ou représentatives, avant et durant l'enquête ;
- après avoir lu, reçu, entendu le public et analysé ses contributions ;
- après avoir pris en compte les réponses du maître d'ouvrage à mon procès-verbal de synthèse,

mon avis s'est fondé sur l'appréciation complète et précise du projet, détaillée dans mon rapport d'enquête.

Je me suis attaché à analyser en totalité son contenu, à en saisir les enjeux, en toute indépendance et impartialité, dans le but de formuler des conclusions personnelles et motivées.

Le nœud autoroutier de Chambéry a été conçu et construit autour d'un unique point d'échange ayant pour effet de concentrer les flux routiers et autoroutiers empruntant ce nœud. C'est un ouvrage vieillissant, conçu comme un diffuseur classique devant supporter un trafic faible, alors qu'il est devenu un nœud autoroutier supportant un trafic élevé. Sa configuration présente un ensemble de contraintes géométriques se traduisant par des conditions de sécurité et de fluidité dégradées, conséquence des niveaux de trafic élevés, tant quotidiens que saisonniers, qu'il supporte, mais aussi de caractéristiques non conformes aux référentiels actuels de conception. Ces facteurs sont à l'origine de dysfonctionnements réguliers dont les conséquences, congestions et/ou accidents, peuvent s'étendre à toute la traversée du territoire chambérien, le nœud autoroutier assurant, avec la VRU, la continuité autoroutière dans l'agglomération.

Dès lors, j'estime qu'une adaptation de cette infrastructure aux conditions de trafic actuelles et aux normes techniques applicables est indispensable.

Je considère que Chambéry et les communes de l'agglomération, la Savoie de façon générale, ne doivent pas, pour des questions liées aux déplacements dans l'agglomération, perdre leurs attraits en termes de potentiel d'emplois, de vitrine technologique, d'activités commerciales, de vie culturelle, de tourisme et de loisirs

J'estime qu'il est fort improbable que, même dans un contexte de mutation des modes de déplacements urbains vers des modes alternatifs à l'automobile, on assiste à une disparition rapide de ce mode de déplacement.

J'estime donc que les aménagements projetés constituent bien des aménagements pour les deux à trois décennies qui viennent, et qu'il

convient d'engager dès aujourd'hui les dépenses nécessaires à leur réalisation.

Je considère que le projet répond aux préoccupations de beaucoup de contributeurs, d'usagers ou d'habitants du bassin chambérien, et à celles de la plupart des collectivités, qui s'émouvent et souffrent de ce que la région chambérienne soit si embouteillée, tant polluée et que son environnement paysager se soit tant dégradé. J'estime que le projet présenté permettra de :

- améliorer la sécurité des utilisateurs du nœud autoroutier ;
- fluidifier la circulation, permettant de limiter les bouchons pénalisants pour les habitants et l'économie, et de réduire la pollution de l'air néfaste pour la santé des usagers et des riverains ;
- sécuriser les temps de parcours ;
- améliorer partiellement le traitement des nuisances sonores ou liées à la qualité de l'air par une meilleure fluidité du trafic ;
- réaliser une insertion paysagère de qualité ;

sans pour autant générer de trafic supplémentaire.

J'estime que le positionnement des nouvelles bretelles à proximité immédiate des infrastructures existantes limite l'impact sur le territoire.

J'observe néanmoins que cette fluidification se fait parfois par élargissement ou création de bretelles rapprochant la circulation de certains lotissements qu'il convient de protéger par tout moyen technique approprié afin de maintenir la quiétude des riverains.

Rapprochant les effets de la réalisation du projet précédemment résumés des objectifs principaux fixés par l'État en confiant en janvier 2014 à AREA l'étude de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, j'estime que 3 de ces 4 objectifs pourront être atteints avec le projet présenté, à savoir :

- améliorer la fluidité du trafic ;
- renforcer la sécurité ;
- optimiser l'intégration environnementale de l'infrastructure, moyennant la réalisation de certains aménagements (protection sonore, plantations de masques de verdure, ...).

Par contre, j'estime que le 4^{ème} objectif assigné au projet, à savoir :

- maintenir une offre de covoiturage attractive,

ne saurait être atteint avec le projet présenté puisqu'il nécessite la réalisation "d'aménagements connexes", non prévus au projet, afin de satisfaire à l'ensemble des fonctionnalités satisfaites dans la situation actuelle, certes dans des conditions de sécurité contestables.

Enfin, au vu de la nécessité de solutionner les questions liées à la sécurité et la fluidité au niveau du nœud autoroutier de Chambéry voire au-delà, j'estime que le coût de cette opération, même s'il ne correspond qu'à une "appréciation sommaire des dépenses", est tout-à-fait raisonnable, proportionné et justifié par rapport aux avantages qu'elle apportera aux usagers.



En conclusion et compte tenu des éléments développés précédemment et dans mon rapport :

Considérant :

- que la présente enquête, tant en ce qui concerne les annonces légales que l'affichage officiel parus dans les délais impartis, ainsi que les annonces effectuées par l'intermédiaire de divers supports, a fait l'objet d'une très bonne diffusion et information auprès du public ;
- que toutefois l'organisation d'une enquête unique, regroupant la présente enquête publique, l'enquête parcellaire associée et l'enquête relative à l'autorisation environnementale du projet aurait fortement contribué à améliorer l'information et la participation du public ;
- que le dossier d'enquête publique présenté est, globalement, en la forme et au fond, conforme à la législation et la réglementation prévues à cet effet ;
- que ce dossier a bien été mis à la disposition du public dans les trois mairies pendant toute la durée de l'enquête publique ;
- qu'un registre dématérialisé regroupant l'ensemble du dossier et offrant au public la possibilité de s'exprimer en ligne a été mis en place ;
- que le dossier mis à l'enquête a été abondamment consulté puisque ce sont près de 700 visiteurs que le registre dématérialisé a reçu durant l'enquête, donnant lieu à un peu moins de 1 000 téléchargements du dossier ou parties de dossier ;
- que d'une manière générale les réponses apportées par le maître d'ouvrage répondent avec précision aux observations formulées ;
- que le déroulement de l'enquête s'est avéré très satisfaisant et que celle-ci a été effectuée dans les délais impartis et plus globalement, dans le respect des dispositions légales et réglementaires ;
- que j'ai pu bénéficier de toutes les informations et documents sollicités auprès du maître d'ouvrage et auprès des services municipaux des communes concernées ;

Fort des apports de mes investigations et des convictions que je me suis forgées, j'estime :

- ✓ que le projet présente plus d'avantages que d'inconvénients,
- ✓ qu'en particulier les améliorations pouvant être attendues sur le plan de la sécurité des usagers, en matière de fluidité du trafic avec ses conséquences sur la qualité de l'air, sur le plan environnemental avec peu d'impact dans un contexte déjà très dégradé et une importante amélioration du traitement de l'écoulement des eaux, prennent le dessus sur les lacunes en matière de covoiturage tel qu'envisagé par le maître d'ouvrage du projet ;
- ✓ que les atteintes à la propriété privée, le coût financier de réalisation du projet et les inconvénients d'ordre environnemental qu'il comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'il présente ;
- ✓ que son utilité publique est avérée.

J'estime néanmoins qu'il n'est pas souhaitable de se contenter de l'aménagement prévu sous la maîtrise d'ouvrage d'AREA, mais qu'il convient d'amorcer la mise en œuvre d'une grande politique des déplacements pour l'avenir (transport en commun, modes doux, parkings relais, ...) impliquant l'ensemble des acteurs politiques, économiques, ... du territoire. C'est cette politique indispensable pour que le projet conserve son efficacité, qui favorisera la transition vers des comportements nouveaux en matière de déplacements.

J'estime que la nouvelle aire destinée au covoiturage, si elle améliore la sécurité des utilisateurs, constitue un recul par rapport aux pratiques constatées aujourd'hui, avec une aire centrale accessible quelque soit le sens de circulation. Il me paraît essentiel d'identifier, et de programmer, **dans le cadre de ce projet** deux nouvelles aires de covoiturage à proximité immédiate de la VRU en provenance du nord et du sud de l'échangeur.

Aussi j'émet un

avis favorable

à une déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, emportant mise en compatibilité des PLU des communes de Chambéry et La Motte-Servolex et classement dans le domaine autoroutier de la nouvelle bretelle VRU sud vers A41,

sous réserve

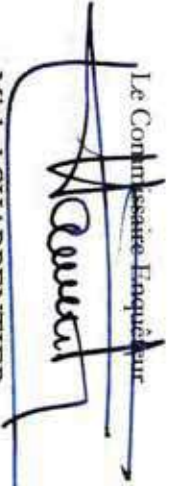
16

d'un engagement contractuel ferme du maître d'ouvrage (A.R.E.A) et des collectivités territoriales très directement concernées (Communes, groupements de Communes et Département) portant sur la localisation, le financement et les modalités de mise en œuvre des 2 zones de covoiturage (Villarcher et le long de la VRU plus au sud). Celles-ci, complémentaires à l'aire prévue sur la plateforme de péage, visant à pallier les insuffisances de celle-ci et participant à une réelle amélioration de la situation actuelle, doivent s'envisager dans le cadre du présent projet, simultanément au parking de la gare de péage.

Je recommande au maître d'ouvrage :

- ✓ la prise en compte des remarques et recommandations faites par l'autorité environnementale en son avis n°Ae 2018-010 du 16 mai 2018 ;
- ✓ la mise en œuvre d'une signalétique particulièrement étudiée et adaptée pour ce qui concerne les liaisons vers Annecy ou en provenance de la VRU nord, pour lesquelles des entrecroisements subsistent tant en amont qu'en aval de la barrière de péage, mais aussi, en lien avec les collectivités concernées, à l'intérieur de la zone des Landiers afin de ne pas pénaliser la visibilité et l'accès aux entreprises ;
- ✓ la mise en œuvre de procédés innovants en matière de revêtements de chaussée et de protections phoniques, notamment à proximité des habitations et des constructions en général.

Fait à Saint-Jeoire-Prieuré le 09 septembre 2018


Le Commissaire Enquêteur
Michel CHARPENTIER

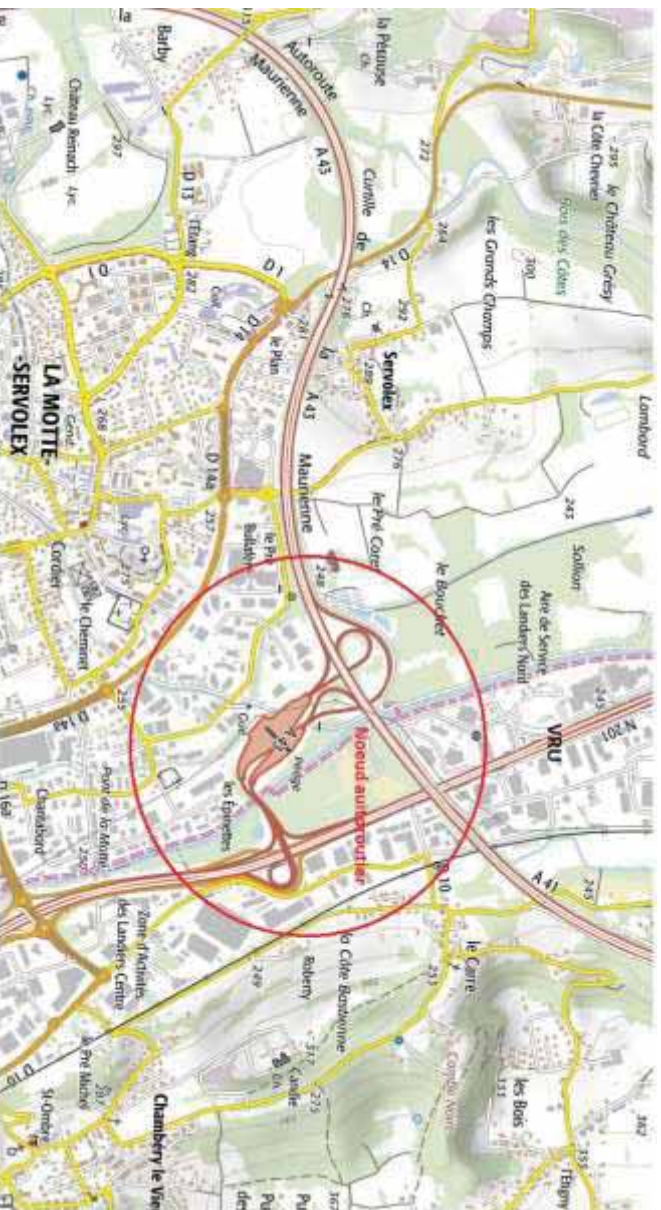
DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE

COMMUNES DE CHAMBÉRY – LA MOTTE-SERVOLLEX – VOGLANS



Travaux d'aménagement du nœud autoroutier Chambéry

A41 – A43 - VRU



Enquête publique préalable à la **déclaration d'utilité publique** du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry emportant mise **en compatibilité des PLU de Chambéry et La Motte-Servollex et classement de voirie dans le réseau autoroutier**

Du 27 juin 2018 au 10 août 2018

A – Rapport du commissaire enquêteur - Annexes

Application de l'article R123-19 du code de l'environnement

Commissaire enquêteur : Michel CHARPENTIER
en application de l'ordonnance du Président du Tribunal Administratif de Grenoble
du 23 avril 2018

N°E18000128/38

SOMMAIRE	
PARTIE A - RAPPORT D'ENQUÊTE - ANNEXES	
A1	Décision du Tribunal Administratif de GRENOBLE du 23/04/2018 désignant le commissaire enquêteur
A2	Arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture d'une enquête publique : • préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry • portant sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Chambéry et La Motte-Servolex • et portant classement de voirie dans le réseau autoroutier
A3	Avis d'enquête publique – Projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry – Communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglians
A4	Affichage de l'avis d'enquête publique
A5	Publications presse de l'avis d'ouverture d'une enquête publique
A6	Certificats d'affichage
A7	procès verbal de synthèse des observations du public en date du 20/08/2018
A8	mémoire en réponse du maître d'ouvrage en date du 31/08/2018

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE GRENOBLE

23/04/2018

N° E18000128 /38

LE PRÉSIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation commission ou commissaire

Vu enregistrée le 13/04/2018, la lettre par laquelle le préfet de la Savoie demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet:

la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du noeud autoroutier de Chambéry sur le territoire des communes de Chambéry, La Motte Servolex et Voglans ainsi que la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Chambéry et La Motte Servolex avec l'enquête parcellaire associée, l'enquête relative au classement de voirie dans le réseau autoroutier et l'enquête concernant l'autorisation environnementale du projet ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le Code de l'expropriation ;

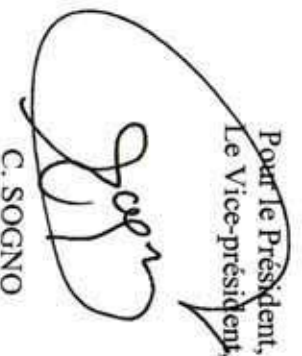
DECIDE

ARTICLE 1 : Monsieur Michel CHARPENTIER est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 3 : La présente décision sera notifiée au préfet de la Savoie, à la société APPR-AREA et à Monsieur Michel CHARPENTIER.

Fait à Grenoble, le 23/04/2018

Pour le Président,
Le Vice-président,

C. SOGNO



PRÉFET DE LA SAVOIE

Chambéry, le 31 mai 2018

Préfecture de la Savoie
Service de la coordination des
politiques publiques
Pôle Expropriations Publiques

ARRETE PREFECTORAL

prescrivant l'ouverture d'une enquête publique :

- préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry,
- portant sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU)
des communes de Chambéry et La Motte Servolex,
- et portant classement de voirie dans le réseau autoroutier

Communes de CHAMBERY, LA MOTTE SERVOLEX et VOGLANS

Le préfet de la Savoie,

Chevalier de l'Ordre National du Mérite,

Chevalier de la Légion d'honneur,

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

VU le code de l'environnement ;

VU le code de l'urbanisme ;

VU le code de la voirie routière ;

VU les lettres des 13 décembre 2017 et 4 avril 2018, du ministre de la transition écologique et solidaire, ministre chargé des transports, autorisant la société AREA à solliciter l'ouverture d'une enquête publique concomitante et dans le cadre du projet précité ;

VU la lettre du 28 mai 2018 de la société AREA confirmant solliciter l'ouverture d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, portant sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Chambéry et La Motte Servolex et portant classement de voirie dans le réseau autoroutier ;

VU le dossier d'enquête préalable à déclaration d'utilité publique constitué comme il est dit à l'article R. 112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'article R. 123-8 et suivants du code de l'environnement et comprenant une étude d'impact ;

VU le dossier portant sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Chambéry et La Motte Servolex ;

VU les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements ;

VU l'avis de l'autorité environnementale du 16 mai 2018 ;

VU le mémoire en réponse du maître d'ouvrage ;

VU le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 4 mai 2018, joint au dossier conformément à l'article R. 153-13 du code de l'urbanisme ;

VU la décision du tribunal administratif de Grenoble du 23 avril 2018 désignant M. Charpentier en qualité de commissaire enquêteur ;

VU la concertation du 3 mai 2018 avec M. Charpentier, commissaire enquêteur, prévue à l'article R. 123-9 du code de l'environnement ;

SUR proposition de Monsieur le secrétaire général de la préfecture de la Savoie ;

ARRETE

ARTICLE 1^{er} : Il sera procédé, sur le territoire des communes de Chambéry, La Motte Servolex et Voglans, à une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry. Cette enquête portera également sur le classement dans la catégorie des autoroutes de la bretelle ainsi créée de la voie rapide urbaine (VRU) Sud vers Annecy et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes de Chambéry et La Motte Servolex.

Ce projet consiste notamment en :

- la création d'une bretelle vers Annecy sur l'A41 depuis la VRU Sud et la création d'une bande d'arrêt d'urgence le long de la voie réservée aux véhicules lents ;
- le réaménagement de la plate-forme de péage ;
- la suppression du parking central et l'aménagement d'un parking de covoiturage ;
- la modification des accès à la ZA des Landiers ;
- la modification de la bretelle vers l'autoroute depuis la VRU Nord, avec création d'un nouvel ouvrage sur la Leysse ;
- la création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Leysse de l'autoroute vers la VRU Sud ;
- la création d'une quatrième voie sur la VRU Sud et la reprise de la bretelle depuis la VRU Sud vers l'autoroute ;
- la modification de l'insertion depuis le péage sur l'A43 vers Lyon.

ARTICLE 2 : Maître d'ouvrage

Le responsable du projet est M. le Directeur d'APRR - AREA – Direction de l'innovation, de la construction et du développement – 20 rue de la Villette – CS 33413 - 69328 LYON Cedex 03 – Téléphone : 04 72 60 11 00 (standard). Les informations relatives au projet peuvent être obtenues auprès de Mme Quivet.

ARTICLE 3 : Ladite enquête se déroulera en mairies de quartier centre-ville à Chambéry (45, place Grenette), de La Motte Servolex et de Voglans, pendant 45 jours du mercredi 27 juin 2018 à 8h15 au vendredi 10 août 2018 jusqu'à 18h30, sauf jours fériés.

ARTICLE 4 : Publicité

Un avis relatif à l'organisation de l'enquête publique sera :

- publié en caractères apparents, par les soins du préfet, dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci ;
- publié sur le site internet des services de l'État en Savoie à l'adresse suivante : [http://www.savoie.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques](http://www.savoie.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques;) ;
- publié par voie d'affiches, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, et par tout autre procédé sur les communes de Chambéry, La Motte Servolex et Voglans. Cette formalité incombe aux maires qui devront produire un certificat d'affichage ;
- affiché sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, par le responsable du projet. Cette affiche devra être visible et lisible de la ou, s'il y a lieu, des voies publiques. Elle devra mesurer au moins 42 x 59,4 cm (format A2) et comporter le titre "AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE" en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm de hauteur et les informations visées à l'article R. 123-9 du code de l'environnement en caractères noirs sur fond jaune. L'accomplissement de cette formalité devra être attesté par le responsable du projet.

ARTICLE 5 : Consultation du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête comportant notamment une étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements ainsi que les registres à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par le commissaire enquêteur, seront déposés en mairies de quartier centre-ville à Chambéry (45, place Grenette), La Motte Servolex et Voglans, afin que le public puisse en prendre connaissance, pendant toute la durée de l'enquête aux jours et heures d'ouverture au public des mairies suivants :

- en mairie de quartier centre-ville à Chambéry (45 place Grenette), siège de l'enquête :

- le lundi de 13h30 à 17h30,
- le mardi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 19h30,
- le mercredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h30,
- le jeudi de 8h30 à 12h,
- le vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h30,
- le samedi de 9h à 11h30.

- en mairie de La Motte Servolex :

- le lundi, le mercredi et le vendredi de 8h15 à 11h45 et de 13h30 à 17h,
- le mardi et le jeudi de 8h15 à 11h45 et de 13h30 à 17h30,
- le samedi de 8h15 à 11h45.

- en mairie de Voglans :

- le lundi de 16 h à 18 h 30,
- le mardi de 8h45 à 11h45,
- le jeudi de 8h45 à 11h45,
- le vendredi de 16h à 18h30.

Ce dossier d'enquête pourra en outre être consulté sur les sites internet suivants :

- <http://www.savoie.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques>
- <https://www.registre-dematerialise.fr/777>

Par ailleurs, un accès gratuit à ce dossier sera garanti par un poste informatique disponible en mairies de quartier centre-ville à Chambéry (45, place Grenette), La Motte Servolex et Voglans pendant toute la durée de l'enquête, aux jours et heures d'ouverture des mairies indiqués ci-dessus.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête auprès de la préfecture de la Savoie (Service de la coordination des politiques publiques – Pôle Expropriations).

ARTICLE 6 : Commissaire enquêteur

M. Michel Charpentier, ingénieur urbaniste retraité, est désigné en qualité de commissaire enquêteur.

Celui-ci se tiendra à la disposition du public afin de recueillir ses observations et propositions écrites et orales dans les conditions suivantes :

- en mairie de quartier centre-ville à Chambéry (45, place Grenette) :

- le mercredi 27 juin 2018 de 9h à 12h,
- le mardi 10 juillet 2018 de 9h à 12h,
- le mardi 24 juillet 2018 de 9h à 12h,
- le vendredi 10 août 2018 de 14h30 à 17h.

- en mairie de La Motte Servolex :

- le samedi 30 juin 2018 de 9h à 11h45,
- le mercredi 18 juillet 2018 de 14h à 17h,
- le vendredi 3 août 2018 de 14h à 17h.

- en mairie de Voglans :

- le vendredi 6 juillet 2018 de 16h à 18h30.

ARTICLE 7 : Observations du public

Pendant la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations et propositions :

- sur le registre dématérialisé ouvert à cet effet à l'adresse suivante :
<https://www.registre-dematerialise.fr/777>
- sur le registre d'enquête papier dans chacune des mairies aux jours et heures indiqués à l'article 5.

Les observations et propositions du public peuvent également être adressées au commissaire enquêteur :

- par courrier électronique à l'adresse suivante :
enquete-publique-777@registre-dematerialise.fr
- ou par voie postale en mairie de quartier centre-Ville à Chambéry, siège de l'enquête selon les modalités suivantes :

A l'attention de M. le commissaire enquêteur

Enquête publique DUP / MECDU / classement de voirie

Noeud autoroutier de Chambéry

Mairie de Chambéry quartier centre-Ville

45, place Grenette

73000 Chambéry

Les observations et propositions du public transmises par voie électronique sont consultables sur le registre dématérialisé pendant toute la durée de l'enquête.

Les observations et propositions du public transmises par voie postale, ainsi que les observations écrites sont consultables en mairie de quartier centre-ville à Chambéry (45, place Grenette), siège de l'enquête, pendant toute la durée de l'enquête, aux jours et heures indiqués à l'article 5.

Les observations et propositions du public sont communicables aux frais de la personne qui en fait la demande, pendant toute la durée de l'enquête.

ARTICLE 8 : Clôture de l'enquête

A l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête seront mis à disposition du commissaire enquêteur et clos par lui. Dès réception des registres d'enquête et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontrera, dans un délai de huit jours, le responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations.

ARTICLE 9 : Rapport du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur établira un rapport qui relatara le déroulement de l'enquête et examinera les observations recueillies. Le rapport comportera le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse

des observations du public, une analyse des propositions produites durant l'enquête et le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

Le commissaire enquêteur consignera, dans un présentation séparée, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve ou défavorables au projet.

Dans un délai de trente jours à compter de la date de la clôture de l'enquête, il transmettra au préfet de la Savoie (Service de la coordination des politiques publiques – Pôle Expropriations) l'exemplaire du dossier de l'enquête accompagné des registres et des pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées.

Il transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif.

ARTICLE 10 : Le préfet adressera, dès leur réception, copie du rapport et des conclusions au responsable du projet. Ces documents seront tenus à la disposition du public en mairies de quartier centre-ville à Chambéry (45, place Grenette), La Motte Servolex et Voglans et à la préfecture de la Savoie (Service de la coordination des politiques publiques – Pôle Expropriations) pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Ces documents seront également publiés sur le site internet des services de l'Etat en Savoie, pendant un an, à l'adresse suivante :

<http://www.savoie.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques>

ARTICLE 11 : Au terme de l'enquête, le préfet de la Savoie est l'autorité compétente pour prendre :

- la décision déclarant d'utilité publique le projet emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Chambéry et La Motte Servolex,
- la décision classant dans la catégorie des autoroutes la bretelle ainsi créée de la VRU Sud vers Annecy.

ARTICLE 12 : Monsieur le secrétaire général de la préfecture de la Savoie, Monsieur le directeur d'APRR-AREA, Messieurs les maires de Chambéry, La Motte Servolex et Voglans, Monsieur le commissaire enquêteur, Monsieur le directeur départemental des territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le préfet,


Louis LAUGIER

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

Projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry Communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans

Par arrêté du 31 mai 2018, le préfet de la Savoie a prescrit l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry. Cette enquête portera également sur le classement dans la catégorie des autoroutes de la bretelle ainsi créée de la voie rapide urbaine (VRU) Sud vers Annecy et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes de Chambéry et La Motte Servolex.

Ce projet consiste notamment en :

- la création d'une bretelle vers Annecy sur l'A41 depuis la VRU Sud et la création d'une bande d'arrêt d'urgence le long de la voie réservée aux véhicules lents ;
- le réaménagement de la plate-forme de péage ;
- la suppression du parking central et l'aménagement d'un parking de covoiturage ;
- la modification des accès à la ZA des Landiers ;
- la modification de la bretelle vers l'autoroute depuis la VRU Nord, avec création d'un nouvel ouvrage sur la Leyssse ;
- la création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Leyssse de l'autoroute vers la VRU Sud ;
- la création d'une quatrième voie sur la VRU Sud et la reprise de la bretelle depuis la VRU Sud vers l'autoroute ;
- la modification de l'insertion depuis le péage sur l'A43 vers Lyon.

Le responsable du projet est M. le Directeur d'APRR – AREA – Direction de l'innovation, de la construction et du développement – 20 rue de la Villette – CS 33413 – 69328 LYON Cedex 03 - Téléphone : 04 72 60 11 00 (standard). Les informations relatives au projet peuvent être obtenues auprès de Mme Quivet.

Cette enquête publique se déroulera pendant 45 jours du mercredi 27 juin 2018 à 8h15 au vendredi 10 août 2018 jusqu'à 18h30, sauf jours fériés, en mairies de quartier centre-ville à Chambéry (45, place Grenette), de La Motte Servolex et de Voglans.

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier d'enquête comportant notamment une étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements ainsi que le registre d'enquête à feuillets non mobiles, côté et paraphé par le commissaire enquêteur seront déposés en mairies de quartier centre-ville à Chambéry (45, place Grenette), La Motte-Servolex et Voglans afin que le public puisse en prendre connaissance, pendant toute la durée de l'enquête, aux jours et heures d'ouverture au public des mairies suivants :

- en mairie de quartier Centre à Chambéry (45, place Grenette), siège de l'enquête :
 - le lundi de 13h30 à 17h30,
 - le mardi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 19h30,
 - le mercredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h30,
 - le jeudi de 8h30 à 12h,
 - le vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h30,
 - le samedi de 9h à 11h30.
- en mairie de La Motte Servolex :
 - le lundi, le mercredi et le vendredi de 8h15 à 11h45 et de 13h30 à 17h,
 - le mardi et le jeudi de 8h15 à 11h45 et de 13h30 à 17h30,
 - le samedi de 8h15 à 11h45.
- en mairie de Voglans :
 - le lundi de 16 h à 18 h 30,
 - le mardi de 8h45 à 11h45,
 - le jeudi de 8h45 à 11h45,
 - le vendredi de 16h à 18h30.

Ce dossier d'enquête pourra en outre être consulté sur les sites internet suivants :

- <http://www.savoie.pouv.fr/Publications/Enquetes-publiques>
- <https://www.registre-dematerialise.fr/777>

Par ailleurs, un accès gratuit à ce dossier sera garanti par un poste informatique disponible en mairies de quartier centre-ville à Chambéry (45, place Grenette), La Motte Servolex et Voglans pendant toute la durée de l'enquête, aux jours et heures d'ouverture des mairies indiqués ci-dessus.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête auprès de la préfecture de la Savoie (Service de coordination des politiques publiques – Pôle Expropriations).

Monsieur Michel Charpentier, ingénieur urbaniste retraité, est désigné en qualité de commissaire enquêteur.

Celui-ci se tiendra à la disposition du public afin de recueillir ses observations et propositions écrites et orales dans les conditions suivantes :

- en mairie de quartier centre-ville à Chambéry (45, place Grenette) :
 - le mercredi 27 juin 2018 de 9h à 12h,
 - le mardi 10 juillet 2018 de 9h à 12h,
 - le mardi 24 juillet 2018 de 9h à 12h,
 - le vendredi 10 août 2018 de 14h30 à 17h.
- en mairie de La Motte Servolex :
 - le samedi 30 juin 2018 de 9h à 11h45,
 - le mercredi 18 juillet 2018 de 14h à 17h,
 - le vendredi 3 août 2018 de 14h à 17h.
- en mairie de Voglans :
 - le vendredi 6 juillet 2018 de 16h à 18h30.

Pendant la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations et propositions :

- sur le registre dématérialisé à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/7777>
- sur le registre d'enquête papier dans chacune des mairies aux jours et heures indiqués ci-dessus.

Les observations et propositions du public peuvent également être adressées au commissaire enquêteur :

- par courrier électronique à l'adresse suivante : enquete-publique-7777@registre-dematerialise.fr
- ou par voie postale en mairie de quartier Centre-Ville à Chambéry, siège de l'enquête à l'adresse suivante :

A l'attention de M. le commissaire enquêteur
Enquête publique DUP / MECIDU / classement de voirie
Noeud autoroutier de Chambéry
Mairie de Chambéry quartier Centre-Ville
45, place Grenette
73000 Chambéry

Les observations et propositions du public transmises par voie électronique sont consultables sur le registre dématérialisé pendant toute la durée de l'enquête.

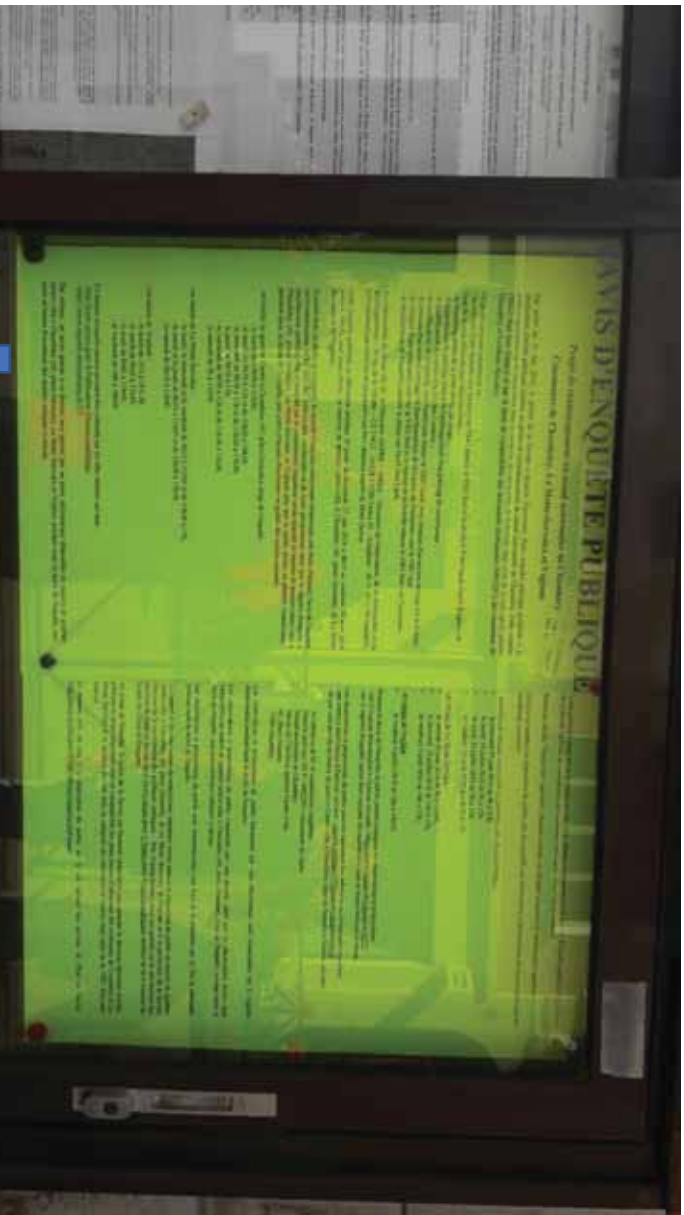
Les observations et propositions du public transmises par voie postale, ainsi que les observations écrites sont consultables en mairie de quartier centre-ville à Chambéry (45, place Grenette), siège de l'enquête, pendant toute la durée de l'enquête, aux jours et heures indiqués ci-dessus.

Les observations et propositions du public sont communicables aux frais de la personne qui en fait la demande, pendant toute la durée de l'enquête.

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public en mairies de quartier centre-ville à Chambéry (45, place Grenette), de La Motte Servolex, de Voglans et à la préfecture de la Savoie (Service de la coordination des politiques publiques – Pôle Expropriations), ainsi que publiés sur le site internet des services de l'Etat en Savoie (<http://www.savoie.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques>) pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Au terme de l'enquête, le préfet de la Savoie est l'autorité compétente pour prendre la décision déclarant d'utilité publique le projet important mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Chambéry et La Motte Servolex et la décision classant dans la catégorie des autoroutes la bretelle ainsi créée de la VRU Sud vers Annecy.

Le présent avis est mis à la disposition du public sur le site internet des services de l'Etat en Savoie (<http://www.savoie.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques>).



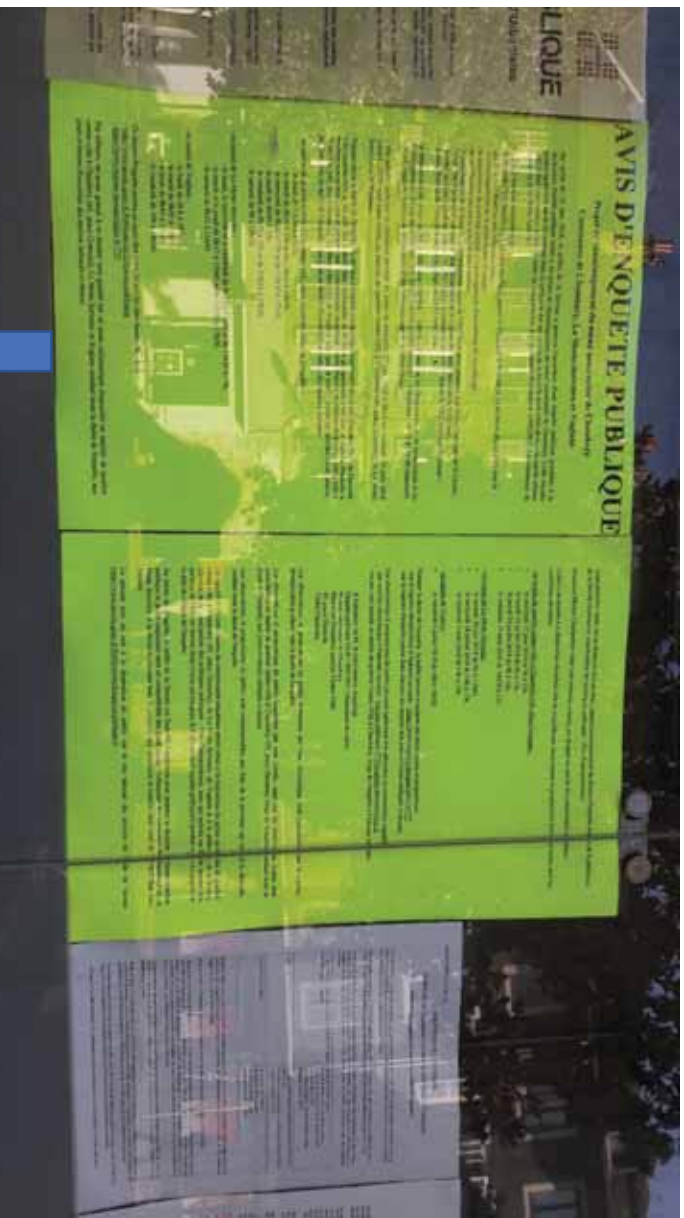
Affichage avis d'enquête publique Hôtel de Ville Chambéry



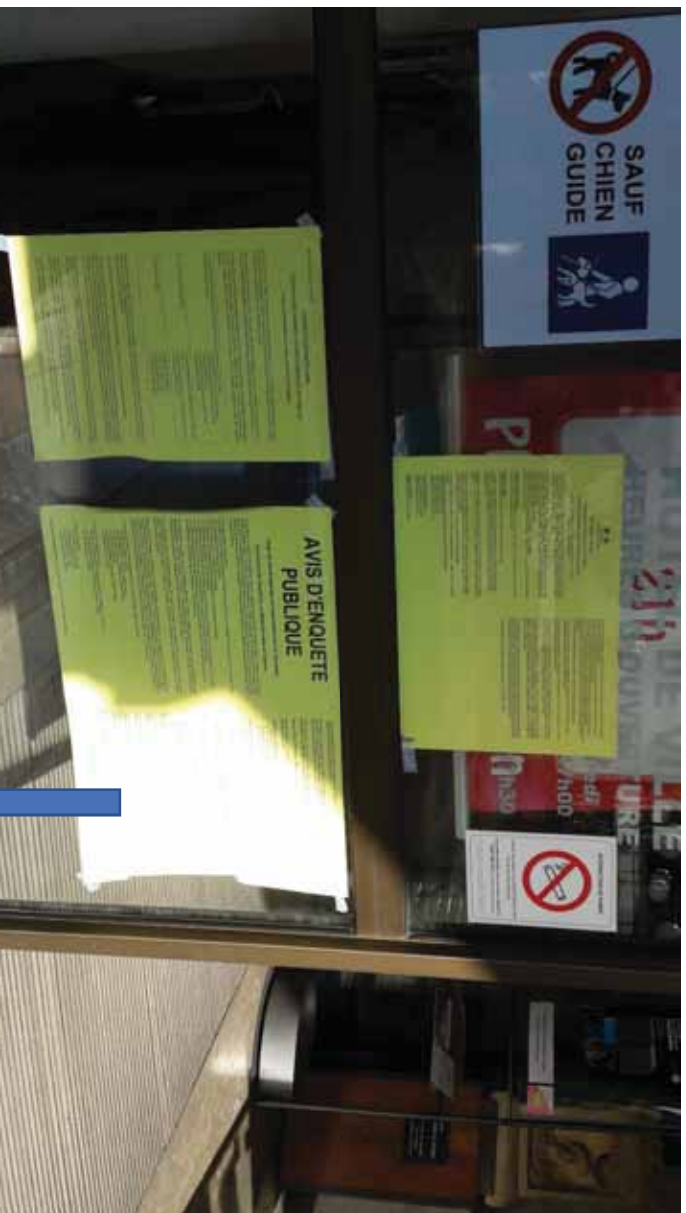
Affichage avis d'enquête publique
Rue de la Françon – Giratoire VRU



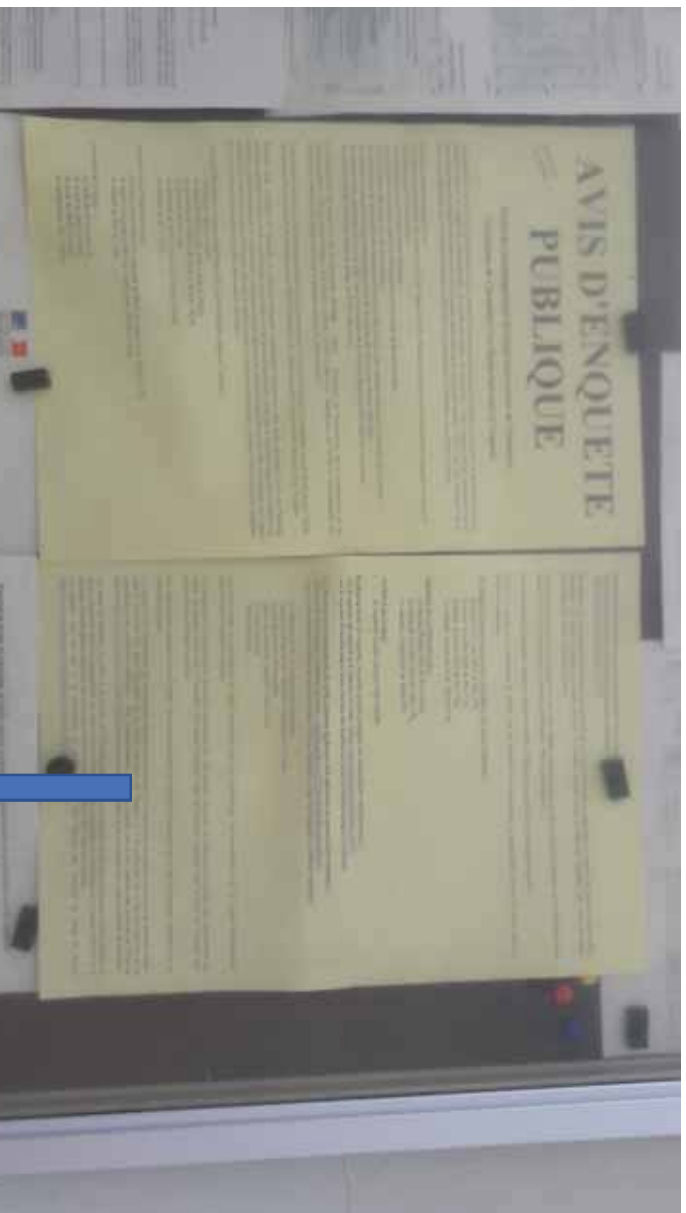
Affichage avis d'enquête publique
Giratoire Castorama Villarcher - Marais



Affichage avis d'enquête publique
Mairie de quartier Chambéry Centre-Ville



Affichage avis d'enquête publique Hôtel de Ville La Motte-Servolles



Affichage avis d'enquête publique Hôtel de Ville Voglans



Fiche de visite

Réaménagement du nœud de Chambéry FV-20181106

Emetteur	V. FRANCOIS
Date de la visite	11/06/2018

OBJET DE LA VISITE	
Ouvrages concernés et nature des travaux	Constat contradictoire avec AER de pose des panneaux d'enquête publique

PHOTOS	COMMENTAIRES	Statut
	Panneau 1 : Échangeur 14 – RD16A	1
	Panneau 2 : Échangeur 14 – Giratoire RD16A Nord	1

Statut de la surveillance	Catégorie :
	(1) Satisfaisant (2) Non satisfaisant (commentaires obligatoires de l'inspecteur) (3) Non – conforme (ouverture fiche de défaut)

Etat de la surveillance Categorie : (1) Satisfaisant (2) Non satisfaisant (commentaires options de l'entourage) (3) Non - conforme (coordonnées l'Etat de défaut)	  	Panneau 3 : Échangeur 14 – Giratoire RD16A Sud Panneau 4 : Barrière de péage autoroute A43-A41 - Sens Lyon – Chambéry Panneau 5 : Barrière de péage autoroute A43-A41 - Sens Lyon – Chambéry – Lyon / Annecy (parking de covoiturage central)	1 1 1

	Panneau 6 : Barrière de péage autoroute A43-A41 - Sens Lyon – Chambéry – Lyon / Annecy	1
	Panneau 7 : Carrefour Rue du Pré Pagnon – Avenue des Landiers – Rue de Belle Eau	1
	Panneau 8 : Croisement Rue Pierre et Laurent Ramus – Rue de Belle Eau	1

	Panneau 9 : Giratoire Avenue de Villarcher – Rue des Marais (Castorama)	1
	Panneau 10 : Giratoire RD201 – Rue de la Francon	1
	Panneau 11 : Rue de Servolex	1

Statut de la surveillance	Catégorie : (1) Satisfaisant (2) Non satisfaisant (commentaires obligatoires de l'intervenant) (3) Non – conforme (ouverture fiche de défaut)

	Affichage en mairie de La Motte-Servolex	1
Affichage en mairie de Voglans		
1		

Nom : V. FRANCOIS	Date : 11/06/2018 Signature : 
COMMENTAIRES ENTREPRISE	
Nom :	Date : Signature :

Statut de la surveillance :	Catégorie : (1) Satisfaisant (2) Non satisfaisant (commentaires obligatoires de l'entreprise) (3) Non - conforme (ouverne force de droit)



ANNONCES LÉGALES



Parlementaire
des acheteurs publics
pour la collecte et la publication
des avis presse & web

Profil acheteur - Plateforme de dématérialisation
www.marchespublics.ledauphine-legales.com

Le JAL (journal d'annonces légales) de vos départements

PRÉFECTURE DE LA SAVOIE

Avis d'enquête publique

Projet de réaménagement du noué autoroutier de Chambéry Communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans

Par arrêté du 31 mai 2018, le préfet de la Savoie a prescrit l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de réaménagement du noué autoroutier de Chambéry. Cette enquête portera également sur le classement dans la catégorie des autoroutes de la bretelle ainsi créée de la voie rapide urbaine (VRU) Sud vers Annecy et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MCOU) des communes de Chambéry et La Motte-Servolex. Ce projet consiste notamment en :

- la création d'une bretelle vers Annecy sur l'A41 depuis la VRU Sud et la création d'une bande d'arrêt d'urgence le long de la voie réservée aux véhicules lents ;
- le réaménagement de la plate-forme de péage ;
- la suppression du parking central et l'aménagement d'un parking de covoiturage ;
- la modification des accès à la ZA des Landiers ;
- la modification de la bretelle vers l'autoroute depuis la VRU Nord, avec création d'un nouvel ouvrage sur la Leyresse ;
- la création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Leyresse de l'autoroute vers la VRU Sud ;
- la création d'une quatrième voie sur la VRU Sud et la reprise de la bretelle depuis la VRU Sud vers l'autoroute ;
- la modification de l'intersection depuis le passage sur l'A43 vers Lyon. Le responsable du projet est M. le Directeur d'APRR - AREA - Direction de l'innovation de la construction et du développement, 20 rue de la Vilette, CS 33413, 69328 LYON cedex 03 - Tél. : 04 72 60 11 00 (standard). Les informations relatives au projet peuvent être obtenues auprès de Mme Quivet.

Cette enquête publique se déroulera pendant 45 jours du **mercredi 27 juin 2018 à 8h15 au vendredi 10 août 2018 jusqu'à 18h30**, sauf jours fériés, en maires de quartier centre-ville à Chambéry (45, place Grenet), de La Motte-Servolex et de Voglans.

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier d'enquête comportant les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements ainsi que le registre d'enquête à feuilles non mobiles, dû et paraphé par le commissaire enquêteur seront déposés en maires de quartier centre-ville à Chambéry (45, place Grenet), La Motte-Servolex et Voglans afin que le public puisse en prendre connaissance, pendant toute la durée de l'enquête, aux jours et heures d'ouverture au public des maires suivants :

- en **maire de quartier Centre à Chambéry (45, place Grenet), siège de l'enquête** :
 - le lundi de 13h30 à 17h30,
 - le mardi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 19h30,
 - le mercredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h30,
 - le jeudi de 8h30 à 12h,
 - le vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h30,
 - le samedi de 9h à 11h30.
- en **maire de La Motte-Servolex** :
 - le lundi, le mercredi et le vendredi de 8h15 à 11h45 et de 13h30 à 17h,
 - le mardi et le jeudi de 8h15 à 11h45 et de 13h30 à 17h30,
 - le samedi de 8h15 à 11h45.
- en **maire de Voglans** :
 - le lundi de 16 h à 18 h 30,
 - le mardi de 8h45 à 11h45,
 - le jeudi de 8h45 à 11h45,
 - le vendredi de 16h à 18h30.

Ce dossier d'enquête pourra en outre être consulté sur les sites internet suivants :

- <http://www.savoi.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques>
- <http://www.registre-dematerialisee.fr/777>

Par ailleurs, un accès gratuit à ce dossier sera garanti par un poste automatique disponible en maires de quartier centre-ville à Chambéry (45, place Grenet), La Motte-Servolex et Voglans pendant toute la durée de l'enquête, aux jours et heures d'ouverture des maires indiqués ci-dessus.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête auprès de la préfecture de la Savoie (Service de coordination des politiques publiques - Pôle Exportations).

M. Michel Charpentier, ingénieur urbaniste retraité, est désigné en qualité de commissaire enquêteur.

Celui-ci se tiendra à la disposition du public afin de recueillir ses observations et propositions écrites et orales dans les conditions suivantes :

- en **maire de quartier centre-ville à Chambéry (45 place Grenet)** :

en maire de La Motte-Servolex :

- les lundis, mercredis et vendredis de 8 h 15 à 11 h 45 et de 13 h 30 à 17 h, les mardis et jeudis de 8 h 15 à 11 h 45 et de 13 h 30 à 17 h 30, le samedi de 8 h 15 à 11 h 45
- en **maire de Voglans** :
- les lundis et vendredis de 16 h 00 à 18 h 30, les mardis et jeudis de 8 h 45 à 11 h 45

Le dossier d'enquête pourra être consulté sur le site internet des services de l'Etat en Savoie à l'adresse suivante :

<http://www.savoi.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques>

sur le site internet dédié à cette enquête publique comportant un registre dématérialisé à l'adresse suivante :

<https://www.registre-dematerialisee.fr/778>

Par ailleurs, un accès gratuit à ce dossier sera garanti durant la même période par un poste informatique disponible en maires de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans aux heures habituelles d'ouverture au public.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la Direction départementale des Territoires, services environnement, eau, forêts, dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête.

L'étude d'impact constitue le volet E du dossier d'autorisation environnementale.

M. Michel CHARPENTIER, retraité, est nommé commissaire enquêteur. Il siègera selon les modalités suivantes :

- en **maire de quartier centre-ville de Chambéry, 45, place Grenet-73000 Chambéry** :
 - mercredi 27 juin 2018 de 9 h à 12 h
 - mardi 10 juillet 2018 de 9 h à 12 h
 - mardi 24 juillet 2018 de 9 h à 12 h
 - vendredi 10 août 2018 de 14 h 30 à 17 h
- en **maire de La Motte-Servolex** :
 - samedi 30 juin 2018 de 9 h à 11 h 45
 - mercredi 18 juillet 2018 de 14 h à 17 h
 - vendredi 3 août 2018 de 14 h à 17 h
- en **maire de Voglans** :
 - vendredi 6 juillet 2018 de 16 h à 18 h 30

Pendant la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations et propositions sur les registres d'enquête dans chacune des maires.

Les observations et propositions écrites et orales du public seront également reçues par le commissaire enquêteur aux lieux, jours et heures ci-dessus précédemment.

Les observations et propositions du public pourront également être adressées au commissaire enquêteur :

- par courrier électronique à l'adresse suivante : enquete-publique-778@registre-dematerialisee.fr ;
- ou par voie postale en mairie de Chambéry (A l'attention de M. le commissaire enquêteur - Enquête publique Noué autoroutier de Chambéry - Maire de Chambéry quartier Centre-Ville - 45, place Grenet - 73000 Chambéry)

- sur un registre dématérialisé à l'adresse suivante :

<https://www.registre-dematerialisee.fr/778>

Les observations et propositions du public transmises par voie postale, ainsi que les observations écrites seront consultables en mairie de Chambéry, siège de l'enquête.

Les observations et propositions du public seront communicables aux fins de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Le responsable du projet est M. le Directeur d'APRR - AREA - Direction de l'innovation, de la construction et du développement. Les informations relatives au projet pourront être obtenues auprès de Mme Sandra QUIVET - 20, rue de la Vilette / CS 33413 - 69328 LYON Cedex 03 - : 04 72 60 11 00.

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur sera déposée en mairie de Chambéry (mairie de quartier Centre-Ville), mairie de La Motte-Servolex et mairie de Voglans, et à la Direction des territoires - Service environnement, eau, forêts - Bâtiment l'Adret 1, rue des Cévennes - 73011 CHAMBERY CEDEX, où toute personne intéressée pourra en prendre connaissance pendant un an à compter de la clôture de l'enquête publique.

Ces documents pourront également être communiqués pendant la même période, à toute personne physique ou morale concernée qui en fera la demande au préfet, et seront également publiés sur le site internet des services de l'Etat en Savoie :

<http://www.savoi.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Ita-que-naturels-et-technologiques/Environnement/Eau-forêt-biodiversite/Rapports-commissaires-enqueteurs>

Le préfet de la Savoie est l'autorité compétente pour statuer sur l'autorisation sollicitée.

693365600



PRÉFECTURE DE LA SAVOIE

Avis d'enquête publique

Projet de réaménagement
du noué autoroutier de Chambéry

- le mercredi 27 juin 2018 de 9 h à 12h,
 - le mardi 10 juillet 2018 de 9 h à 12h,
 - le mardi 24 juillet 2018 de 9 h à 12h,
 - le vendredi 10 août 2018 de 14h30 à 17h.
 - en **maire de La Motte-Servolex** :
 - le samedi 30 juin 2018 de 9 h à 11h45,
 - le mercredi 18 juillet 2018 de 14 h à 17h,
 - le vendredi 3 août 2018 de 14 h à 17h.
 - en **maire de Voglans** :
 - le vendredi 6 juillet 2018 de 16 h à 18h30.
- Pendant la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations et propositions :
- sur le registre dématérialisé à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialisee.fr/777>
 - sur le registre d'enquête papier dans chacune et heures indiqués ci-dessus.

Les observations et propositions du public peuvent être adressées au commissaire enquêteur :

- par courrier électronique à l'adresse suivante : enquete-publique-777@registre-dematerialisee.fr ;
- ou par voie postale en mairie de quartier Centre-Ville de Chambéry (A l'attention de M. le commissaire enquêteur public DUP / MECU / directeur du Noué autoroutier de Chambéry

Maire de Chambéry quartier Centre-Ville - 45, place Grenet 73000 CHAMBERY)

Les observations et propositions du public tiendront la durée de l'enquête.

Les observations et propositions du public transmises ainsi que les observations écrites sont consultables en mairie de quartier centre-ville à Chambéry (45, place Grenet), siège de l'enquête, aux jours et heures indiqués ci-dessus.

Les observations et propositions du public seront communicables à la personne qui en fait la demande, pendant toute la durée de l'enquête.

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront consultables en mairie de quartier centre-ville de Chambéry (45, place Grenet), de La Motte-Servolex, de Voglans et de la Savoie (Service de la coordination des Politiques Expansives), ainsi que publiés sur le site internet de l'Etat en Savoie

<http://www.savoi.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques>

Pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, le préfet de la Savoie est à la disposition du public pour prendre la décision déclarant d'utilité publique mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Chambéry et La Motte-Servolex et la décision classant les autoroutes la bretelle ainsi créée de la VRU Sud vers l'autoroute.

Le présent avis est mis à la disposition du public à l'adresse suivante :

<http://www.savoi.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques>

693341400

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION ARLYSÈRE

Avis au public

SCoT - Modification n°1 du Schéma de cohérence terri-

M. Franck LOMBARD, Président de la communauté d'agglomération Arlysère, 2, avenue des Champs-Élysées,

Adressé social : L'Arlysère - 2, avenue des Champs-Élysées,

Communiqué que :

Par arrêté n° 2018-066 en date du 5 juin 2018, M. le Maire de Chambéry a ordonné la mise en œuvre d'un processus de concertation communautaire d'agglomération Arlysère à l'occasion de l'enquête publique du 25 juin 2018 8h30 au 27 juillet 2018.

L'objectif de cette concertation est de permettre à tous les citoyens de s'exprimer sur les orientations et la participation du projet d'agglomération, propositions et contre-propositions, et de contribuer à la mise en œuvre du projet.

En outre, le projet recouvre les communes de Chambéry, La Motte-Servolex, de Voglans, de la Savoie (Service de la coordination des Politiques Expansives), ainsi que publiés sur le site internet de l'Etat en Savoie

Mairie de quartier du Centre-Ville

ville de Chambéry

www.chambery.fr

suivi par Sylvie Laforque
téléphone 04 79 60 20 40

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

mairie.centre@mairie-chambery.fr

référence

objet : certificat d’affichage

Le Maire de Chambéry certifie avoir fait afficher sur des panneaux visibles du public respectivement et concomitamment, l’avis d’enquête publique sur le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry (Communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans) dans ses composantes DUP/MECDU, la demande d’autorisation au titre des articles L214-1 à L214-6 du code de l’environnement, ainsi que l’enquête parcellaire.

- Affiché le : vendredi 8 juin 2018
- Retiré le : Lundi 13 août 2018

Fait à Chambéry, le 14 août 2018

Michel Dantin
Maire,
Député européen

Par délégation,

Pierre Pérez
1^{er} adjoint

Délégué de l’administration générale,
prévention et de la sécurité



CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, Luc BERTHOUD, Maire de La Motte-Servolex,

certifie avoir fait afficher aux lieux accoutumés, du vendredi 8 juin au vendredi 10 août 2018 inclus, l'arrêté préfectoral du 31 mai 2018 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de réaménagement du noeud autoroutier de Chambéry.

Fait à La Motte-Servolex,
le 11 août 2018.



Le Maire,


Luc BERTHOUD

Hôtel de Ville

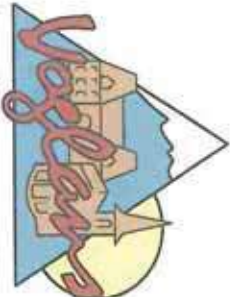
B.P. 43 - 73292 La Motte-Servolex Cedex

Téléphone 04 79 65 17 70 - Télécopie 04 79 65 04 66

www.mairie-lamotteservolex.fr

Courriel : villes@mairie-lamotteservolex.fr

Mairie de



Téléphone : 04 79 54 40 58
Télécopie : 04 79 54 45 65

ATTESTATION

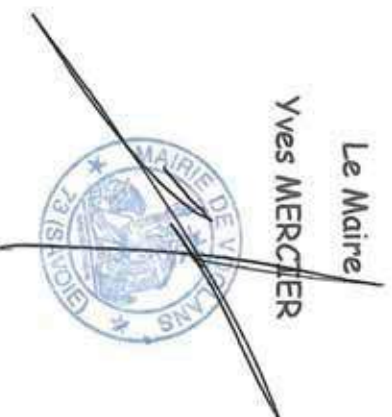
Je soussigné, Yves MERCIER, Maire de Voglans, atteste que l'avis d'enquête publique relatif à l'aménagement du nœud autoroutier de Chambéry, est affiché en Mairie de Voglans depuis le 12/06/2018, à l'emplacement réservé à cet effet, et ce pendant toute la durée de l'enquête.

Fait pour valoir ce que de droit.

Voglans, le 12 juin 2018

Le Maire

Yves MERCIER



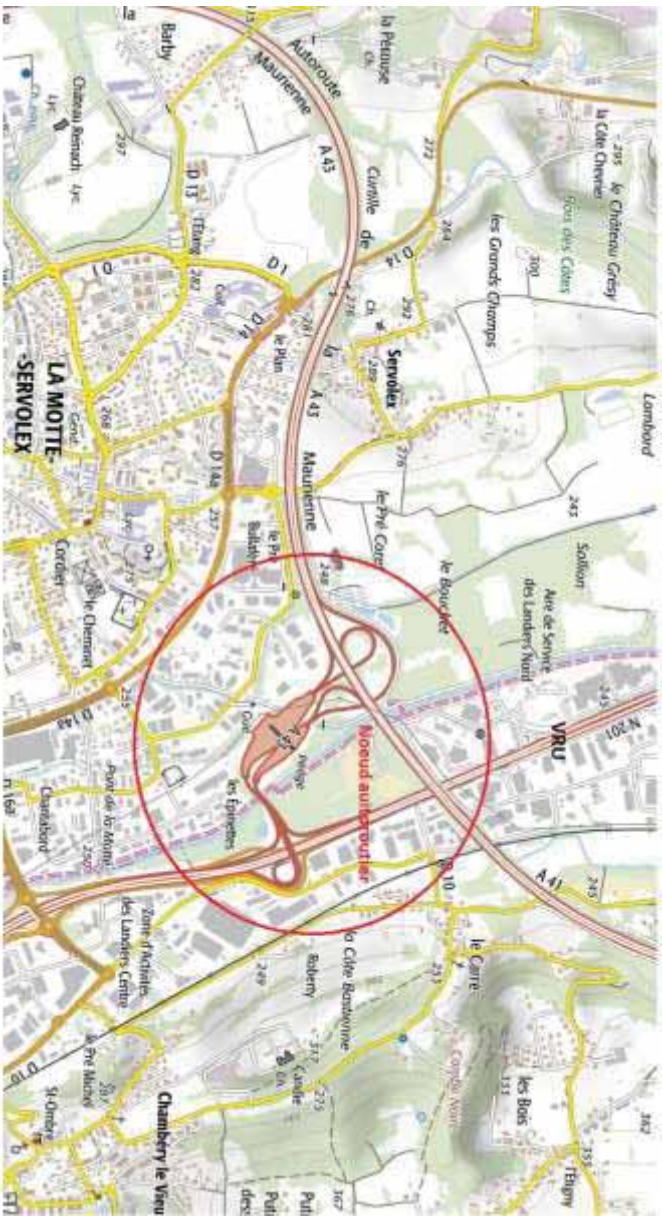
DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE

COMMUNES DE CHAMBÉRY – LA MOTTE-SERVOLEX – VOGLANS



Travaux d'aménagement du nœud autoroutier Chambéry

A41 – A43 - VRU



Enquête publique préalable à la **déclaration d'utilité publique** du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry valant **mise en compatibilité des PLU de Chambéry et La Motte-Servolex** et **classement de voirie** dans le **réseau autoroutier**

Du 27 juin 2018 au 10 août 2018

PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE

Transmission des observations à Monsieur le Directeur du groupe APRR / AREA

Commissaire enquêteur : Michel CHARPENTIER

en application de l'ordonnance du Président du Tribunal Administratif de Grenoble
du 23 avril 2018

N°E18000128 / 38

SOMMAIRE		
PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE		
1. LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE		1
A	La mise à disposition du dossier – Les permanences.....	1
B	Le climat général de l'enquête publique	2
2. L'EXPRESSION DU PUBLIC.....		3
A	Le dépôt d'observations par le public sur les registres papier.....	3
B	Les observations verbales du public	4
C	Les courriers ou dossiers déposés au siège de l'enquête publique ou en mairie.....	4
D	Les observations portées au registre dématérialisé ou transmises par courrier électronique	4
3. LES CONTRIBUTIONS RECUEILLIES.....		4
4. ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS.....		5
A	Les nuisances, notamment sonores et visuelles	5
B	Le covoiturage.....	7
C	Les conditions de circulation à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude – La desserte des entreprises.....	8
D	La sécurité	9
E	La lisibilité du dossier et les informations mises à disposition du public	10
F	Le financement du projet	11
G	Contre-propositions.....	12
H	Autres thèmes abordés ponctuellement.....	13
5. AUTRES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.....		13

Cette transmission est réalisée en application de l'article R123-18 du Code de l'Environnement, dans le cadre de la procédure :

Déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, valant mise en compatibilité des PLU de Chambéry et de La Motte-Servolex et classement de voirie dans le réseau autoroutier.

Enquête n°E18000128/38

L'objet de ce procès-verbal de synthèse est de permettre au maître d'ouvrage, responsable du projet, d'avoir une connaissance aussi complète que possible des préoccupations ou suggestions exprimées par le public ayant participé à l'enquête publique.

La réglementation (article R123-18 du code de l'environnement) prévoit que :

- sa rédaction est obligatoire pour les enquêtes environnementales ;
- il doit être établi dans les 8 jours qui suivent la clôture du ou des registre(s) (le vendredi 10 août 2018 à 18 heures 30) ;
- sa remise doit être effectuée physiquement et en mains propres à l'occasion d'une "rencontre" du commissaire enquêteur avec le maître d'ouvrage ou son représentant.

1 - LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

A – La mise à disposition du dossier – Les permanences

L'enquête publique s'est déroulée du **mercredi 27 juin 2018 au vendredi 10 août 2018** inclus soit durant **45 jours consécutifs**.

Durant cette période, le dossier d'enquête publique et un registre d'enquête ont été mis à la disposition du public les jours et heures fixés dans l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique, correspondant aux horaires habituels d'ouverture au public de chacune des mairies de :

- Chambéry – Mairie de quartier centre-ville – Siège de l'enquête publique,
- La Motte-Servolex,
- Voglans,

le projet impactant le territoire de chacune de ces trois communes.

La consultation du dossier était également possible sur le site internet des services de l'État en Savoie : <http://www.savoie.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques> lequel permettait l'accès direct à l'arrêté d'ouverture d'enquête publique, à l'avis d'enquête publique, à l'avis de l'autorité environnementale et votre réponse, aux avis des collectivités territoriales et de leurs groupements et renvoyait au registre matérialisé à l'adresse <https://www.registre-dematerialise.fr/777> pour la consultation de l'ensemble du dossier.

Conformément à l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique, je me suis tenu à la disposition du public à l'occasion de 8 permanences : 4 en mairie de Chambéry – Mairie de quartier centre-ville – siège de l'enquête, 3 en mairie de La Motte-Servolex, 1 en mairie de Voglans selon de calendrier suivant :

Mairie de Chambéry	le mercredi 27 juin 2018	de 09h00 à 12h00
Mairie de La Motte-Servolex	le samedi 30 juin 2018	de 09h00 à 11h45
Mairie de Voglans	le vendredi 06 juillet 2018	de 16h00 à 18h30
Mairie de Chambéry	le mardi 10 juillet 2018	de 09h00 à 12h00
Mairie de La Motte-Servolex	le mercredi 18 juillet 2018	de 14h00 à 17h00

Mairie de Chambéry	le mardi 24 juillet 2018	de 09h00 à 12h00
Mairie de La Motte-Servolex	le vendredi 03 août 2018	de 14h00 à 17h00
Mairie de Chambéry	le vendredi 10 août 2018	de 14h30 à 17h00

Les salles de permanences mises à ma disposition permettaient la confidentialité des échanges. J'ai pu observer que, parfois, elles ne répondaient pas aux normes d'accessibilité. J'en ai fait la remarque aux responsables présents qui, dans le cas de Chambéry – Mairie de quartier centre-ville a fait le nécessaire pour changer la salle initialement prévue afin que les permanences se tiennent dans de bonnes conditions en rez-de-chaussée, et dans le cas de La Motte-Servolex (permanences des 18/07/2018 et 03/08/2018) s'est engagé à faire le nécessaire dans l'hypothèse selon laquelle une personne présentant des difficultés pour accéder à l'étage sans ascenseur (panne de longue durée) souhaiterait me rencontrer (le cas ne s'est pas produit).

De façon générale le public pouvait consulter librement l'intégralité du dossier et porter toutes observations sur le registre d'enquête.

J'ai comptabilisé une trentaine d'intervenants au cours de ces permanences. Je n'ai ressenti aucune tension au cours de celles-ci. Il en ressortait le plus souvent une adhésion évidente aux objectifs du projet, mais aussi des inquiétudes ponctuelles ou, de façon plus générale, des objections quant aux moyens mis en œuvre.

B – Le climat de l'enquête publique

Cette enquête publique porte sur une infrastructure dont les difficultés et la dangerosité sont bien connus des habitants du bassin chambérien, et, au-delà, des utilisateurs, réguliers ou occasionnels, du nœud autoroutier de Chambéry.

La publicité faite autour de l'enquête publique par les différents intervenants, organisateur de l'enquête publique, maître d'ouvrage et communes directement concernées par le projet, m'est apparue tout à fait adaptée et à la hauteur de l'importance du projet. J'observe d'ailleurs que le dossier rendu disponible sur le registre dématérialisé a été l'objet de nombreux téléchargements : 976, pour tout ou partie du dossier, le site lui-même ayant fait l'objet d'un accès par 681 visiteurs.

Sauf cas particuliers, les objections ou critiques de particuliers, riverains de l'infrastructure ou non, à l'égard du projet portent sur des éléments bien précis dudit projet, suscitant davantage des inquiétudes, qu'il convient de dissiper en fournissant les explications ou justifications adéquates, afin également de préciser les moyens en œuvre, ou pouvant être envisagés, pour atténuer l'impact de certaines dispositions prévues.

Plusieurs intervenants, institutionnels (associations, élus, ...) ou particuliers, portent une appréciation plus sévères sur la façon d'atteindre les objectifs assignés au projet de réaménagement. Des solutions alternatives ou complémentaires, très élaborées, sont parfois présentées et doivent être prises en considération, des améliorations ou des consolidations doivent pouvoir être apportées et les avis doivent être entendus et pris en considération.

Aucun incident majeur n'est intervenu durant l'enquête publique, ou n'a été porté à ma connaissance.

Un contributeur (intervention RD 01) a sollicité une prolongation de l'enquête publique jusqu'à la fin du mois de septembre (soit une prolongation de 51 jours alors que le code de l'environnement article L123-9 3^{ème} alinéa limite à une durée maximale de 15, une telle prolongation pouvant être décidée par le commissaire enquêteur) ainsi que l'organisation d'une réunion publique. Compte tenu de la durée de l'enquête (45 jours soit une durée très sensiblement supérieure à celle imposée par la réglementation) et de l'absence de justification et de contenu à une telle réunion publique,

je n'ai pas cru devoir réserver de suites favorables à ces demandes. J'ai informé verbalement le demandeur de ma décision lors de son passage en mairie annexe centre-ville de Chambéry au cours de ma permanence du 10 juillet 2018.

2 – L'EXPRESSION DU PUBLIC

Le public disposait de diverses possibilités pour formuler ses observations au titre de l'enquête :

- par des dépositions sur les registres mis à sa disposition en mairies, accessibles aux jours et heures habituels d'ouverture de celles-ci,
- verbalement lors de mes permanences,
- par transmission de courriers postés ou déposés au siège de l'enquête en mairie de quartier centre-ville de Chambéry, ou en mairies de La Motte-Servolex ou de Voglans,
- pendant la durée de l'enquête, 24h/24 et 7j/7, sur le registre dématérialisé ouvert à cet effet à l'adresse <https://www.registre-dematerialise.fr/777>,
- par courrier électronique à l'adresse enquete-publique-777@registre-dematerialise.fr.

A – Le dépôt d'observations par le public sur les registres papier ou annexées

Pendant les permanences					En dehors des permanences	
	Pernéance du	Personnes ou groupes rencontrés	Inscriptions au registre	Documents déposés	Inscriptions au registre	Documents déposés ou reçus
Mairie de quartier Chambéry Centre-Ville	Mercredi 27/06/2018 09:00 à 12:00	0	0	0	3	2
	Mardi 10/07/2018 09:00 à 12:00	1	1	1		
	Mardi 24/07/2018 09:00 à 12:00	3	1	0		
	Vendredi 10/08/2018 14:00 à 17:00	1	0	0		
	Samedi 30/06/2018 09:00 à 11:45	1	1	0		
Mairie de La Motte-Servolex	Mercredi 18/07/2018 14:00 à 17:00	6	5	1	5	0
	Vendredi 03/08/2018 14:00 à 17:00	4	4	1		
	Vendredi 06/07/2018 16:00 à 18:30	4	4	0		
TOTAL		20	16	3	16	4

20 personnes ou groupes se sont présentés à mes permanences, seules ou en groupes. 36 contributions ont été recueillies sur les registres d'enquête ou annexées aux registres (courriers reçus) placés dans chacune des 3 mairies concernées. Elles sont résumées en annexes, référencées CHY 01 à CHY 07, LMS 01 à LMS 16, VOG 01 à VOG 12 selon les communes où elles ont été déposées, et reproduites dans leur intégralité en annexe 1 au présent procès verbal.

A noter que, en mairie de Voglans, les observations faites dans le cadre de l'enquête publique portant sur la demande de DUP ont été portées au registre relatif à l'enquête autorisation environnementale, et inversement.

B – Les observations verbales du public

Une intervention verbale a eu lieu le samedi 30 juin 2018, sans inscription au registre, lors de ma permanence en mairie de La Motte-Servolex. Les propos tenus lors de cette intervention ont été confirmés par une expression écrite le 02/08/2018 sur le registre dématérialisé (RD 01).

4

Une intervention verbale a également eu lieu le mercredi 18 juillet 2018, sans inscription au registre, lors de ma permanence en mairie de La Motte-Servolex, les intervenants souhaitant confirmer et le cas échéant compléter les observations portées au registre papier le 09/07/2018.

Le 23 juillet 2018 un intervenant s'est présenté en mairie annexe Chambéry centre-ville et a confirmé ses observations par un courrier dans le cadre de l'enquête parcellaire (M. Yves PADEY)
Une intervention verbale a eu lieu le vendredi 10 août 2018, sans rapport avec l'enquête.

C – Les courriers ou dossiers déposés au siège de l'enquête publique (mairie de quartier Centre-Ville Chambéry) à l'attention du commissaire enquêteur

Une pétition non datée a été déposée en mairie de Voglans et annexée au registre d'enquête le 01/08/2018, comportant 150 signatures représentant 110 foyers environ.

D – Les observations portées au registre dématérialisé ou transmises par courrier électronique

16 observations ont été portées au registre dématérialisé auxquelles il convient d'ajouter 4 observations portées au registre dématérialisé relatif à l'enquête publique relative à l'autorisation environnementale qui concernaient des observations générales sur le projet au titre de la DUP.

Le registre dématérialisé a été consulté par 681 visiteurs (visiteurs uniques sur 1 journée), ces visites ayant donné lieu à 976 téléchargements.

1 observation a été transmise par courrier électronique sur le registre dématérialisé (courriel RD 09)

3 – CONTRIBUTIONS RECUEILLIES

Ce sont près de 55 contributions qui ont été recueillies durant l'enquête publique. Elles émanent :

- pour environ 59% (33) d'entre elles de particuliers ;
- pour environ 5% (3) d'entre elles de professionnels indépendants ou d'entreprises ;
- pour environ 18% (10) d'entre elles d'élus, d'anciens élus ou groupes d'élus ;
- 2 d'entre elles (3,5%) de communes ou groupements de communes ;
- 12,5% (7) des contributions émanent d'associations ;
- 1 (2%) émane d'un cabinet d'avocats, conseil d'entreprises des Landiers ;

certaines contributeurs étant intervenus à plusieurs reprises.

Les contributions globalement en accord avec le projet, ou les principes du projet, émanent essentiellement de particuliers malgré leurs inquiétudes, parfois très fortes.

Les contributions globalement en désaccord avec le projet émanent principalement d'associations, d'élus ou anciens élus.

On peut observer que les collectivités locales qui se sont exprimées ont toutes émis des réserves.

4 – ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

Quelques problématiques émergent des contributions recueillies durant l'enquête publique :

- les nuisances sonores et visuelles ;
- le covoiturage ;
- les conditions de circulation à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone d'étude, la desserte des entreprises ;
- le dossier d'enquête publique ;
- le financement du projet ;
- autres (prise en compte du ferroviaire, l'enquête publique, ...).

Aucune contribution ne s'est exprimée (hors délibérations) sur les mises en compatibilité des PLU de Chambéry ou de la Motte-Servolex. Un particulier (LMS 14) a souhaité des explications quant à l'instauration d'un emplacement réservé au PLU de La Motte-Servolex.

De façon très générale, on peut distinguer plusieurs groupes de contributeurs :

- les riverains de l'infrastructure qui connaissent subir déjà dans la situation actuelle les nuisances de celle-ci, inquiets à l'idée de subir des nuisances supplémentaires en la voyant se rapprocher de leur lieu de résidence. Les inquiétudes portent sur les impacts sonores et visuels, en déplorant le manque de précision du dossier ;
- les professionnels des zones des Landiers inquiets des risques de dégradation des conditions de circulation hors réseau ARREA, et des conditions d'accès à leurs entreprises, concessions, hôtels, ...
- des passionnés de l'investissement public sur leur territoire, s'intéressant particulièrement au secteur, allant jusqu'à produire des contre-propositions très élaborées et détaillées ;
- le mouvement associatif ;
- les élus ou anciens élus.

A – Les nuisances, notamment sonores et visuelles

Sont intervenus essentiellement, des riverains :

- de la nouvelle bretelle VRU sud vers A41 Annecy et de la BAU sur A41,
- de l'allongement de la bretelle d'insertion vers A43 Lyon,

mais aussi quelques riverains de la VRU extérieure à la zone d'étude.

✓ **A1 – Nuisances sonores et pollution de l'air**

Les riverains qui se sont exprimés, sans se déclarer hostiles au projet quant à ses objectifs généraux, s'inquiètent de la mise en place d'une station de péage en face ou à proximité de leurs habitations, en pleine côte vers Annecy, dans une rampe à 5%, à l'origine de démarrages, notamment de poids lourds, dans des conditions difficiles, source de nuisances sonores et de pollution de l'air (interventions répertoriées CHY 02, RD 05 ...). Certains préconisent un positionnement du péage vers Annecy plus en amont, avant le début de la côte.

Ces riverains, très sensibles au problème de la pollution sonore, demandent des murs antibruit, ou tout autre dispositif (masque végétal, chaussée spéciale, ...) sur la partie de l'ouvrage située en face de leur habitation ou à proximité (interventions répertoriées LMS 03, LMS 04, LMS 05, LMS 09, VOG 01, VOG 02, VOG 03, VOG 04, VOG 05, VOG 07, RD 03, CHY 02, LMS 02, CHY 03, RD 10, RD 02 (AE), LMS 13, RD 04 (AE), RD 12 (AE), VOG 08, VOG 09, VOG 10, VOG 11 RD 13 (AE), RD 13 ...).

Monsieur le maire de Voglans (VOG 12) estime impératif l'installation de protections sonores et l'usage de revêtement de chaussée traité phonétiquement.

La communauté d'agglomération Grand Lac (CHY 07) demande l'installation d'équipements de protection sonore, type murs antibruit, et le recouvrement de la chaussée d'un enrobé phonique au niveau du hameau des Bouvards et tous les lotissements situés un peu plus haut

Une pétition (DOC 01) déposée en mairie de Voglans fait état d'une part, d'une augmentation prévisible du trafic sur l'A41 les prochaines années, d'autre part, d'une pollution atmosphérique et des nuisances sonores importantes générées par l'implantation de la gare de péage sur l'A41, pour les habitants du hameau des Bouvards et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de l'axe routier. Les signataires (150) estiment impérative l'installation de protections sonores sur cette zone.

✓ A2 – Nuisances sonores et visuelles

Comme précédemment, les riverains qui se sont exprimés, sans se déclarer hostiles au projet quant à ses objectifs généraux, s'inquiètent des conditions de mise en œuvre de l'allongement de la bretelle d'insertion vers A43 Lyon, nécessitant l'élargissement de la plateforme autoroutière d'environ 2 m vers le nord et donc le rapprochement de l'infrastructure de leurs habitations, impliquant l'allongement de l'ouvrage voûte béton existant permettant le franchissement de la rue de Servolex et le décalage de quelques mètres vers le nord de la route communale qui longe l'A43.

Une question est posée sur le devenir des arbres masquant aujourd'hui l'autoroute (interventions répertoriées LMS 02, LMS 04).

Le manque de précisions sur cet aménagement est soulevé en demandant des plans plus précis permettant de mieux visualiser cette partie du projet.

Enfin une question (LMS 02), d'avantage en lien avec l'enquête parcellaire menée parallèlement, concerne le foncier, notamment agricole, utilisé pour le projet.

Plusieurs contributeurs citent des carences dans la prise en considération des nuisances sonores, reprenant pour partie l'avis de l'autorité environnementale.

✓ A3 – Respect de l'environnement – Santé publique

S'agissant des retombées environnementales du projet, une contributrice (CHY 03) estime important de ne pas induire d'impacts sur la Leyse et ses berges, et de filtrer toutes les eaux de ruissellement.

Un intervenant (RD 05) met en cause les transports routiers (automobiles et camions).et leur rôle dans les épisodes de pollution que connaît la région, responsables de nombreuses pathologies. Il préconise des investissements sur le train, la limitation des déplacements inutiles, le transfert des marchandises sur le rail sous-utilisé, ... et s'interroge sur le projet qui prévoit des investissements de plusieurs millions sur les infrastructures autoroutières, justifiées par des prévisions hypothétiques d'augmentation de fréquentation de 1 à 2% par an. Une telle démarche lui apparaît en contradiction avec les annonces du gouvernement prévoyant des mesures plus contraignantes dont la mise en place de zones de faible émission pour les collectivités de plus de 100 000 habitants et la réaffirmation de la priorité des modes de transports moins polluants ...

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

De façon générale, les habitants sont gênés par les bruits autoroutiers. Ils demandent que le projet soit conçu en recherchant une moindre nuisance sonore. Différentes pistes sont évoquées : mise en œuvre de revêtements routiers atténuant les bruits à la source, écrans acoustiques tels que murs végétalisés ou levées de terre pour constituer un obstacle continu à la propagation des bruits en direction de leurs habitations. Ils sont toutefois très sensibles à l'aspect de tels obstacles. La limitation de vitesse est parfois évoquée pour limiter la nuisance sonore et la pollution atmosphérique.

Plusieurs intervenants (LMS 14, LMS 04) déplorent le manque de précision du dossier quant à l'implantation des protections phoniques.

Quelle(s) mesure(s) concrètes sont prévues ou envisageables, susceptibles de répondre aux inquiétudes de ces riverains ? Pouvez-vous, notamment pour la nouvelle bretelle vers Anney et pour la bretelle vers Lyon de l'A43, préciser les caractéristiques des protections phoniques ou visuelles envisagées (longueur, emplacement exact, hauteur, nature, ...).

Dans sa contribution (RD 08), l'ADTC Savoie met en doute l'évaluation de l'impact du projet sur la qualité de l'air dont l'étude met en évidence, vu les contraintes qui vont être apportées au covoiturage, une diminution globale modérée des émissions routières : - 7% quelque soit le polluant, à l'échelle du réseau étudié à l'horizon 2040, entre le scénario sans le projet et le scénario avec projet.

Un contributeur (LMS 10) émet des doutes sur la conformité de l'étude acoustique à la réglementation et sur l'objectivité des mesures de bruit présentées au dossier.

Quelles réponses pouvez-vous apporter à ces intervenants ?

B – Le covoiturage

De très nombreuses interventions portent sur les insuffisances et le manque d'ambition des dispositions envisagées en matière de covoiturage (LMS 03, LMS 07, LMS 08, RD 01, RD 02, RD 04, RD 05, LMS 11, LMS 15, RD 06, CHY 06, RD 08, RD 14, ...), lesquelles ne prennent en considération qu'une petite partie des fonctionnalités que doit offrir une station de covoiturage, qui ne répondent pas aux règles minimales de sécurité ..., et qui, pour certains contributeurs, va pénaliser le covoiturage par rapport à la situation actuelle.

Un intervenant (RD 05) estime que l'absence de description et de chiffrage des aires de covoiturage complémentaires à l'aire prévue au niveau de la plate-forme de péage ne permet pas d'estimer le bien-fondé et l'utilité publique du projet.

Le Député MIGNOLA (CHY 06) estime le projet insuffisamment ambitieux en matière de stationnement : les projets d'aires de covoiturage lui apparaissent sous-dimensionnés par rapport aux enjeux. Il propose une solution en silo et attend des réponses fortes et immédiates.

Plusieurs contributeurs apportent des pistes de réflexion (RD 03, LMS 08) qui permettraient de pallier les faiblesses du système proposé au dossier.

Un intervenant (RD 04) souligne un point très insuffisant concernant l'aménagement de l'aire de covoiturage. L'aménagement prévu se traduira par de grands détours par les bretelles d'accès pour récupérer soit son chauffeur, soit son covoituré. Il propose d'aménager une aire de prise en charge sur le tènement enherbé côté Leyse, complétée par une passerelle piéton.

L'ATDC Savoie (RD 08) souligne que le parking central actuel ne semble pas poser de réels problèmes de sécurité, la cartographie des accidents présentée au dossier ne mentionnant aucun accident autour de ce parking. L'association préconise l'abandon de voies de péage sans arrêt, le maintien et l'augmentation de capacité du parking central de covoiturage, la création d'une poche de stationnement à l'est de la plate-forme de péage, la création d'une passerelle piétons reliant les poches de stationnement est, centre et ouest. L'état actuel du projet n'est pas de nature à permettre le covoiturage et l'intermodalité. L'ATDC Savoie constate par ailleurs qu'aucun parking de

covoiturage n'est prévu sur le nouvel échangeur vers Annecy ; elle a chiffré à 6 km l'allongement des parcours pour utiliser le futur parking de Villarcher. La difficulté semble être identique pour les automobilistes faisant Lyon-Annecy qui souhaitent prendre des passagers à Chambéry.

L'ADTC Savoie estime que l'impact du renvoi du covoiturage à plus de 2 km de la plateforme de l'échangeur doit être étudié et doit prendre en compte l'augmentation prévue de la circulation, en particulier au rond-point de Villarcher déjà promis à saturation en raison de l'augmentation du nombre de salariés de Technolac (contribution RD 008).

Cette question du covoiturage est également abordée par le Conseil Départemental de Savoie dans son courrier du 12 mars 2018 et par les conseils municipaux des communes impactées, par le conseil communautaire de Grand Chambéry, lesquels estiment l'accès à l'aire prévue peu lisible par la zone d'activités de l'Érier rendant cet espace de stationnement peu incitatif pour les besoins du covoiturage.

Un intervenant (RD 14) souligne la prise en compte très insuffisante du covoiturage, considérant que le projet présenté, malgré son coût, n'est pas à la hauteur des enjeux, et propose plusieurs pistes d'amélioration.

Un contributeur (RD 15) estime que le projet ignore une exigence posée au départ, à savoir des aires de covoiturage connectées et dans tous les sens. Le projet présenté, en ce qu'il ne prévoit qu'une seule aire à l'arrivée de Lyon vers Chambéry, lui semble simplement inacceptable. Il estime qu'AREA doit résoudre les insuffisances de son projet, le public ne pouvant être contraint de supporter pour les 50 ans à venir un projet mal conçu.

La FRAPNA (RD 03 (1)) déplore que la bretelle vers Annecy soit déconnectée de tout parking de covoiturage fonctionnel.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelles réponses concrètes pouvez-vous apporter par rapport aux fonctionnalités non satisfaites, alors que l'un des quatre objectifs du projet est le maintien de l'offre de covoiturage. Pour le public ce maintien s'entend quantitativement et qualitativement. Les contre-projets présentés par certains contributeurs ont-ils été étudiés ? Si oui, sur quels critères ont-ils été abandonnés ?

Pouvez-vous préciser la réponse apportée aux collectivités locales s'étant exprimées par courrier ou délibérations ?

Une solution du type maintien d'une aire centrale aménagée, reliée à des aires latérales par une passerelle piétons, a-t'elle envisagée et étudiée ? Quelle serait la faisabilité d'une telle solution ?

Cet aspect du dossier constitue un enjeu essentiel, point fort du projet notamment pour les élus et les associations, mais aussi pour plusieurs particuliers, et il apparaît indispensable d'apporter des réponses claires, précises et immédiates à chacun de ces intervenants.

Stagissant du financement des aménagements dits "connexes" au projet, dont deux aires de covoiturage l'une sur Villarcher et une seconde non localisée, vous mentionnez un cofinancement par AREA, indiquant que la clé de répartition est en discussion et qu'une convention de cofinancement sera signée des deux parties (Grand Chambéry et AREA). Pouvez-vous apporter des précisions quant à l'avancement des discussions et au planning de réalisation de ces aménagements "connexes" ? Des précisions sur les capacités, les accès, ... de ces aires semblent également attendues.

C – Les conditions de circulation à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude – La desserte des entreprises

La suppression de l'accès aux Landiers au niveau de la concession "Peugeot"/"Courtepaille" suscite des inquiétudes d'une part quant à la circulation sur l'avenue de Villarcher, d'autre part quant à l'accès aux Landiers ouest (LMS 06).

La fermeture de la sortie "Peugeot" se traduira en effet par le report du trafic vers les Landiers ouest sur l'avenue de Villarcher sur laquelle aucun aménagement n'est prévu alors qu'elle est d'ores et déjà difficilement circulaire à certaines heures, notamment lors de livraisons de véhicules aux concessions automobiles. Cette fermeture se traduira également par un allongement (en distance et en temps) de l'accès aux entreprises des Landiers ouest (Fasthotel, Jean Lain, Promocash ...).

Une pétition (DOC 01) déposée en mairie de Voglans fait état d'une augmentation importante de trafic dans les zones d'activités des Landiers nord et de la Françon, avec des engorgements des intersections et sorties de ces zones, liée à la suppression de la sortie de la VRU à hauteur de la concession Peugeot. Il est demandé que le giratoire Belle-Eau, prévu à hauteur de Belhome/Électrodépot soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Qu'apporte la fermeture de cet accès aux Landiers par la sortie "Peugeot" ? Des comptages routiers ont-ils été effectués, notamment sur l'avenue de Villarcher ? Des aménagements ont-ils été étudiés pour l'amélioration de la fluidité sur cet axe qui supportera un trafic majoré ? Quels sont-ils ? Dans quel cadre et selon quel calendrier seront-ils réalisés ?

Des interrogations portent également sur la modification du projet initial (2014) quant au trafic Anney vers VRU Chambéry. Les entreprises des Landiers Ouest s'estiment lésées par l'abandon du projet initial qui désenclavait le secteur (LMS 06).

La question de l'accès direct sur la zone industrielle de la Motte-Servolex est également soulevée (LMS 03).

Toujours en matière de circulation, la dissociation des péages de l'A41 fait craindre des flux supplémentaires et une difficulté d'orientation pour les trafics venant d'Aix-les-Bains par la VRU pour prendre l'A41 vers Anney (LMS 07, RD 03, ...).

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelles réponses apportez-vous à ces intervenants qui sont inquiets quant à l'absence de visibilité de leur entreprise, ou par les allongements des itinéraires avec les conséquences en matière de pollution atmosphérique.

Enfin des questions sont soulevées par rapport aux deux justifications du réaménagement du nœud autoroutier, à savoir la sécurité et la fluidité, en l'absence de toute disposition en matière de limitation de vitesse, de signalisation dynamique, et de façon générale sur la signalétique qui doit éviter tout conflit de voirie. Un intervenant (LMS 15) suggère une restriction de la vitesse en sortie du tunnel de l'Épine jusqu'à Aix-les-Bains à 90 km/h.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Des dispositifs spécifiques sont-ils prévus afin de réduire les vitesses, de façon réglementaire, compétence préfectorale, ou incitative ? Quelles sont les vitesses prévues à l'intérieur de la zone d'étude (approche de l'échangeur, bretelle VRU sud vers péage, approche du péage, bretelles vers Anney et Lyon). Des couloirs de péage à vitesse réduite (30 km/h) sont-ils envisagés ? Des cisaillements résiduels pouvant encore être observés, une réflexion sur la signalétique du nœud a-t-elle été engagée ? Si oui, pouvez-vous expliciter les orientations retenues en la matière ?

D – La sécurité

La reconfiguration géométrique des bretelles : l'ADTC Savoie souligne (contribution RD 08) que seule la bretelle VRU sud/péage bénéficie d'un traitement lourd justifié par plusieurs accidents intervenus sur cette bretelle, alors que la bretelle péage/VRU sud a une accidentologie comparable. L'intervenant rapproche ce choix d'un éventuel futur contournement centre de l'agglomération, étudié par les services de l'État en 2005.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelle réponse pouvez-vous apporter à ce questionnement ?

La séparation des flux : alors qu'il constitue un objectif essentiel du projet, l'ADTC Savoie (contribution RD 08) constate que dans le projet les flux de circulation ne seront pas séparés et que l'accidentologie sera aggravée du fait d'une signalisation qui sera encore moins claire pour l'usager : le maintien de la bretelle actuelle VRU/péage/A41 Annecy pouvant semer la confusion avec une indication de la direction d'Annecy plus au nord de la VRU.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelle signalétique est envisageable afin d'essayer de remédier à ce risque réel de confusion ? Des estimations de trafic résiduel empruntant l'ancienne bretelle ont-elles été réalisées ? La répartition du trafic VRU sud vers Annecy entre la nouvelle et l'ancienne bretelle a-t-elle fait l'objet d'estimation ?

Par ailleurs le maintien de la bretelle plateforme de péage vers A41 Annecy moyennant des modifications non précisées au dossier mais rendues nécessaires pour des impératifs de sécurité fait que l'objectif de séparation des flux vers Lyon et Annecy n'est que partiellement atteint. Pouvez-vous préciser la répartition des flux en direction d'Annecy par la nouvelle bretelle et par la plateforme de péage ?

Un intervenant (RD 12) mentionne l'absence de congestion quotidienne du nœud autoroutier de Chambéry et de problème de sécurité. Il souhaiterait que ces deux thèmes (trafic et sécurité) soient davantage argumentés.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelle précision complémentaire pouvez-vous apporter à cet intervenant.?

E – La lisibilité du dossier et les informations mises à disposition du public

Le dossier mis à l'enquête est apparu particulièrement complexe à plusieurs intervenants, complexité liée tout autant à l'aspect technique du projet, qu'au volume d'informations que contient le dossier. J'ai pu observer chez plusieurs intervenants un certain désarroi pour s'y retrouver dans un dossier de plusieurs centaines de pages. Plusieurs participants auraient aimé trouver des plans plus précis et détaillés par exemple sur les emprises concernées par les aménagements (LMS 04), ou mettant en évidence les incidences d'autres projets (Lyon-Turin ...) sur le projet de réaménagement du nœud (RD 01). Un contributeur (RD 11), entrepreneur ZA des Landiers, souhaite des précisions sur l'accès à la ZA des Landiers depuis le giratoire de la Motte-Servolex ainsi que l'avenue des Landiers depuis le giratoire Richardson, en passant par Dispano.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Serait-il possible d'apporter à ces intervenants les éléments d'appréciation leur permettant de mieux visualiser le projet et les incidences éventuelles de ce projet sur leur quotidien ?

Un intervenant (RD 03 (AE)) estime que le résumé non technique de l'étude d'impact est insuffisant pour comprendre les fonctionnalités de l'aménagement et identifier ses impacts notamment sur les milieux naturels.

La contribution RD 16 attire mon attention sur certaines lacunes du dossier concernant notamment le caractère peu explicite des informations fournies au public, l'absence de prise en compte des autres modes de transport.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelles précisions pouvez-vous apporter ?

F – Le financement du projet

Le dossier fait état d'un coût de construction du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry estimé à 68 M€ HT (page C50/50). Il est précisé que ce coût sera financé en intégralité par AREA, compensé pour un montant de 55 M€ HT (valeur 2012) par le contrat de plan 2014/2018 signé en 2014 entre l'État et AREA et pour un montant de 12,955 M€ HT (valeur janvier 2016) pris en charge dans le cadre du contrat de concession d'AREA.

Un contributeur (RD 01) soutient que ce projet n'est pas financé par AREA mais, dans sa quasi-totalité, par les usagers via des sur-augmentations de péage étalées sur plusieurs années.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Bien qu'une évaluation socio-économique ne soit pas obligatoire pour un tel projet, j'aurais aimé trouver dans le dossier une évaluation plus détaillée du coût de l'opération ; cela aurait le mérite d'éclairer utilement la compréhension par le public de la dépense globale. Afin d'apprécier plus complètement la rentabilité du projet pour la collectivité dans un contexte de transition énergétique, il aurait été utile de connaître l'année d'amortissement du projet estimée par la maîtrise d'ouvrage.

Quels éléments de réponse pouvez-vous apporter à l'intervenant (RD01) cité précédemment ?

Un intervenant anonyme (RD 12) estime que le coût du projet est bien trop élevé au regard du faible bénéfice qu'il apporte, à savoir réduire la congestion quelques samedis par an.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelles précisions pouvez-vous apporter à ce contributeur.

De façon générale, quel éclairage complémentaire pouvez-vous apporter pour une meilleure compréhension du coût et du financement du projet ? Il serait en effet intéressant que le public ait connaissance de la répartition de la dépense globale estimée à 68 M€ HT entre les différents éléments fonctionnels du projet :

- bretelle vers Annecy et BAU,
- aménagements induits par la création de la nouvelle bretelle,
- réaménagement de la gare de péage existante,
- déplacement du parking de covoiturage,
- remplacement de l'ouvrage sur la Leyssse,
- rectification de la bretelle VRU nord vers péage,
- remplacement de l'ouvrage sur la Leyssse dans le sens péage vers VRU,
- rectification de la bretelle VRU sud vers péage et création d'une 4^{ème} voie sur la VRU,
- allongement de la bretelle d'insertion vers A43 Lyon,
- dispositifs d'assainissement,
- aménagements connexes : 2 parkings de covoiturage + création de giratoires ZA des Landiers nord.

La connaissance de ces éléments, même estimatifs, constitue un élément important quant à mon appréciation sur l'adéquation entre l'intérêt du projet et son coût.

Dans le cadre d'une contribution (RD 07) l'ADTC Savoie estime que les documents de l'enquête publique ne donnent aucune indication sur le financement du projet. L'Association demande que lui soit confirmé :

1. que le financement du projet est essentiellement assuré par des fonds publics (pour 55 millions d'euros) comme l'indique l'autorité environnementale dans son avis ;
2. que ce ne sont pas l'État ni les collectivités locales qui financent le projet mais essentiellement les usagers à travers des sur-augmentations de péage ;
3. que les usagers ont été tenus totalement à l'écart des négociations depuis l'été 2014 ;

4. que c'est bien le décret du 24 janvier 2014 qui définit le financement du projet par des sur-augmentations des péages du réseau AREA sur la période 2014-2018 plus une augmentation spécifique à la barrière de péage de Chambéry nord, après réalisation du projet.

L'ADTC Savoie souhaite connaître comment ont été pris en compte :

1. les remarques de l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dans son avis du 14 juin 2017 sur l'avenant du projet de concession passé entre l'État et AREA pour la mise en œuvre du projet (citées dans la contribution) selon lesquelles le coût de construction présenté dans le dossier de saisine de l'autorité serait supérieur de plus de 10% au coût de référence qu'elle a établi
2. l'avis du conseil de la concurrence et de la cour des comptes pour éviter que ce soit la maison mère d'AREA, la société ELIFFAGE, qui bénéficie de l'essentiel des travaux de ce projet.

L'intervenant demande que lui soit confirmé que l'extrait de l'article 7 du décret ministériel du 24 janvier 2014 (cité dans la contribution) est toujours d'actualité.

Dans sa contribution RD 07, l'intervenant observe que le dossier d'enquête ne comprend pas l'étude de trafic qui justifie un gain de temps de 4 minutes.

Au vu du rapport coût/bénéfice, très discutable selon l'ADTC Savoie, de ce projet, du non-respect des objectifs initiaux, de son caractère non urgent, l'Association se demande s'il ne faudrait pas utiliser cet article 7 pour construire un projet qui répond mieux aux demandes des usagers, à savoir :

- aide à la création d'une nouvelle plateforme de ferroutage pour diminuer le trafic poids-lourds ;
- augmentation de la capacité pour le covoiturage sur la plateforme de péage ;
- intermodalité vélo et transports en commun ;
- mise en place d'un radar pour diminuer immédiatement l'accidentologie à la bretelle VRU sud/péage.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelles réponses pouvez-vous apporter à chacune des remarques, observations, propositions ou contrepropositions formulées par M. le Président de l'ADTC Savoie dans sa contribution ?

La presse s'est fait récemment l'écho d'un crédit de 12,955 millions d'euros pour l'achèvement du nœud de Chambéry (L'essor Savoyard du 02/08/2018) dans le cadre du plan d'investissement autoroutier (PIA) d'un montant de 700 millions d'euros à l'échelle nationale. De son côté le journal "Le Monde" évoque des travaux financés grâce aux fonds publics (Le Monde 03/08/2018). Pouvez-vous apporter des précisions sur ces annonces de financements publics ?

G – Contre-propositions

Deux intervenants (CHBY 01 et LMS 08) présentent des contre-propositions au projet global de réaménagement du nœud autoroutier. le contre-projet CHBY 01 de contournement autoroutier nord-est de Chambéry étant complémentaire au projet soumis à l'enquête publique, le second (LMS 08) étant plus radical, mettant en évidence les incohérences du projet et le manque de vision globale.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quels éléments de réponse pouvez-vous apporter à ces deux interventions, notamment quant à la faisabilité technique de ces contrepropositions ou compléments au projet et sur les impacts financiers qu'ils généreraient ?

H – Autres thèmes abordés ponctuellement

L'ADTC Savoie estime que, en raison du caractère non urgent de ce projet, il est souhaitable de demander à la SNCF une coupure de ligne ferrée pour 2021 ou 2022 au lieu de 2019 afin de permettre de construire un projet qui répond mieux aux demandes des usagers (contribution RD 07).

L'ADTC Savoie estime que le projet n'est pas compatible avec le SCoT car il va pénaliser le covoiturage, ne propose aucune intermodalité et va donc renforcer le transport individuel (contribution RD 08)

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quels éléments de réponse pouvez-vous apporter à ces deux observations ?

La FRAPNA (RD 03 (AE)) estime que le pétitionnaire relativise l'impact du projet, alors que 4 composantes de l'aménagement (élargissement de la bretelle d'accès côté nord depuis la VRU, démolition/reconstruction à 3 voies des ponts sur la Leysse, élargissement de la bretelle de sortie côté sud, accès chantier le long de la digue à l'ouest des Épinettes) ajouteront leurs impacts à la situation décrite avec pour conséquence une réduction foncière et une diminution des capacités d'accueil pour la faune et une augmentation du dérangement.

Dans la même intervention la FRAPNA estime que l'élargissement des ponts nord et sud sur la Leysse accentuera l'effet de coupure sur le corridor de berges et digues, et que les mesures compensatoires L'EMA sont insuffisamment quantifiées pour juger de leur pertinence.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quels éléments d'appréciation complémentaires pouvez-vous apporter ?

Un contributeur anonyme (RD 12) soutient que le projet aurait un impact négatif permanent sur le territoire en aggravant la coupure urbaine entre Chambéry et le lac, et en surdimensionnement des espaces dédiés aux déplacements par rapport à ceux dédiés aux activités, afin de faciliter le transit des touristes quelques jours par an.

Un intervenant (LMS 16) se demande s'il ne serait pas plus judicieux de déplacer le nouveau péage en totalité sur un autre secteur, afin d'éviter les ralentissements sur les voiries de Chambéry.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quels éléments de réponse pouvez-vous apporter à ces intervenants ?

Tels sont les principaux thèmes abordés par le public au cours de l'enquête. Il s'agit des thèmes en général partagés par plusieurs intervenants qui attendent des réponses. Ces thèmes généraux n'excluent pas d'autres points plus ponctuels non repris ci-dessus mais pour lesquels des observations ont été formulées, inscrites aux registres annexés au présent procès-verbal et qui méritent d'être précisées par la maîtrise d'ouvrage.

5 – AUTRES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Au-delà des questions posées par le public et de mes interrogations précédentes, je souhaiterais avoir des éclaircissements sur le point suivant.

Le dossier mis à l'enquête présente en pièce H §3 les avis de collectivités et leurs groupements intéressés pages H34/62 à H48/62 et vos réponses aux questions, réserves, ...

Pourriez être plus précis quant à la prise en compte de la réserve n°3 formulée par ces collectivités portant sur la prise en charge du relogement des familles des gens du voyage en voie de sédentarisation des sites des Blachères et des Ménestrels ?

Les éléments de réponses qui seront apportées à chacune des questions, propositions ou contre-propositions du public ou à mes interrogations, viendront enrichir ma réflexion.

• •

En application des dispositions de l'article R123-18 du code de l'environnement, j'invite Monsieur le Directeur d'AREA ou son représentant, à me produire dans les 15 jours calendaires à compter de la date de réception de ce procès-verbal de synthèse, son mémoire en réponse à l'ensemble des interventions et observations formulées au cours de l'enquête publique appelées ci-dessus, présentées sous forme résumée en annexe et produites dans leur intégralité en copie.

Cette transmission est assurée par remise ce jour, à la représentante du pétitionnaire, Madame Sandra QUIVET -Conducteur d'opérations – Grands projets à la société AREA, à laquelle je demande de bien vouloir m'en accuser réception.

Le présent procès-verbal de synthèse ainsi que les réponses qui seront apportées par la maîtrise d'ouvrage seront intégrés à mon rapport final.

Reçu ce jour

Fait à Saint-Jeoire-Prieuré, le 20 août 2018

Le Directeur d'AREA

Le commissaire enquêteur
Michel CHARPENTIER

Pour le Directeur
Sandra QUIVET

Conducteur d'Opérations Grands projets




Joins au présent document :

- Annexes résumant les contributions reçues durant l'enquête publique
- Copies des contributions reçues durant l'enquête publique

Article R123-18 du code de l'environnement :

À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui.

Après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites ou orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le délai de huit jours court à compter de la réception par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête du registre d'enquête et des documents annexés. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations.

Lorsque l'enquête est prolongée en application de l'article L123-9, l'accomplissement des formalités prévues aux deux alinéas précédents est reportée à la clôture de l'enquête ainsi prolongée.

DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE

COMMUNES DE CHAMBÉRY – LA MOTTE-SERVOLEX – VOGLANS



**Travaux d'aménagement du nœud autoroutier Chambéry
A41 – A43 – VRU**

PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE

Transmission des observations à Monsieur le Directeur du groupe APRR/AREA

ANNEXES

Enquête publique préalable à la **déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry
valant **mise en compatibilité des PLU de Chambéry et La Motte-Servolex** et **classement de voirie dans le réseau autoroutier****

Du 27 juin 2018 au 10 août 2018

**Commissaire enquêteur : Michel CHARPENTIER
en application de l'ordonnance du Président du Tribunal Administratif de Grenoble
du 23 avril 2018**

N°E18000128/38

ANNEXE 1 : dépositions sur les registres en mairies :

- mairie de quartier centre-ville Chambéry
- mairie de La Motte-Servolex
- mairie de Voglans

ANNEXE 2 : observations verbales lors des permanences

ANNEXE 3 : observations, dossiers, documents transmis par courrier ou déposées au siège de l'enquête publique, mairie de quartier centre-ville Chambéry, ou en mairies de La Motte-Servolex ou Voglans

ANNEXE 4 : dépositions sur le registre dématérialisé à l'adresse : <https://www.registre-dematerialise.fr/777> et observations par courrier électronique à l'adresse : enquete-publique-777@registre-dematerialise.fr

Les tableaux de ces annexes récapitulent l'ensemble des observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique. Ils permettent d'identifier :

- la référence de l'observation,
- la date de dépôt de l'observation et/ou de la proposition,
- le nom du/des contributeurs ou de la/des contributrices et sa communes de résidence,
- l'observation et/ou la proposition.

Il s'agit d'un relevé synthétique des observations recueillies durant l'enquête publique. Ces synthèses ne sauraient se substituer aux interventions reproduites dans leur intégralité, jointes en annexe, auxquelles le lecteur se référera utilement.

ANNEXE 1 : dépositions sur registres en mairies

Mairie de quartier – Chambéry – Centre-Ville

Réf.	le	Intervenant(s)/(es)	Synthèse des observations/propositions
CHY 01	10/07/2018	M. René MILLET Aix-Les-Bains	Présente un projet de contournement autoroutier nord-est de Chambéry, avec plans et variante, pour pallier au barreau manquant d'autoroute. Ce projet qu'il a élaboré bénévolement, chiffré à 2,2 milliards d'euros pourrait se réaliser au-delà de 2035/2040. Invite l'État à mettre en demeure le concessionnaire de l'autoroute (APRR/AREA) ou de rajouter à la prochaine consultation ou appel d'offres de concession, l'obligation d'étudier, de financer et de réaliser ce tronçon manquant d'autoroute. Précise que l'aménagement du nœud autoroutier de Chambéry présenté à l'enquête publique n'est pas incompatible avec son projet de contournement nord-est, mais complémentaire.
CHY 02		Anonyme – Habite le quartier de la Cassine depuis 1981	Pollution et bruits se sont accrus et atteignent un niveau dont les riverains très tôt le matin subissent les dommages. Estime souhaitable de créer des protections et d'éviter la concentration des véhicules sur la VRU. Le chemin de la Cassine (entre l'établissement Folliet et le Reclus) est devenu un cauchemar. "Que faire contre cet enfer alors que nous avons emménagé à "la campagne" en 1981. Au XXIème siècle il est certainement possible d'y remédier" (sic)
CHY 03	16/07/2018	Mme Christine BERNARD Chambéry – Place Saint-Léger	Sur les court et moyen termes, l'objectif de réduire le nombre des accidents est une bonne chose, mais ce qu'il faudrait c'est plus de trains régionaux et des transports en commun desservant correctement les gares plutôt qu'un TGV Lyon/Turin qui accaparerait tous les financements. Question environnement il est important de veiller à ne pas induire d'impacts sur la Leysse et ses berges et de filtrer toutes les eaux de ruissellement susceptibles de contenir des métaux lourds ou autres polluants se retrouvant dans le Lac du Bourget. Pour les riverains, réduire le bruit serait une bonne chose.

CHY 04	23/07/2018	Mme Bénédicte CANAT Enseignante à Chambéry	Le problème du nœud autoroutier tient au fait qu'il constitue un goulot de resserrement incapable de gérer les flots de véhicules. La contributrice estime que, les jours de blocage, il faudrait laisser les producteurs locaux organiser des opérations de convivialité et de découvertes, réduisant l'impatience et augmentant la présence humaine aux cabines de péage d'AREA.
CHY 05	24/07/2018	Mme Samantha MOLLARD Pour l'entreprise CarGo – Société LCM Chambéry - 38 rue des Marais	Le projet impacte les deux parcelles où est implantée l'entreprise. L'entreprise, implantée sur place depuis 30 ans, n'a été contactée par AREA qu'en juillet 2018 dans le cadre de l'enquête parcellaire, apprenant alors l'existence du projet. Au-delà des conséquences sur la surface de stationnement (l'entreprise est spécialisée dans la location de véhicules), déplore que l'information tardive oblige l'entreprise à se réorganiser dans la gestion quotidienne du parc, engendrant des coûts à prévoir dans l'urgence. Souhaite : - que soient étudiées les possibilités visant à limiter l'impact sur la zone de stationnement utile à l'exercice de l'activité de l'entreprise, - connaître la date prévisionnelle de commencement des travaux du giratoire zone des Landiers sis rue du Marais et avenue de Villarcher. (Obs du CE : parcelles concernées sur Chambéry – Terrier 70 – Parcelles 67 et 122)
CHY 06	30/07/2018	M. Patrick MIGNOLA Député de la 4 ^{ème} circonscription de la Savoie – Conseiller Régional Auvergne Rhône-Alpes	Le projet soumis à l'enquête publique apparaît insuffisamment ambitieux à l'intervenant en matière de stationnement. Les projets d'aires de covoiturage lui apparaissent sous-dimensionnées par rapport aux enjeux, et il propose la solution technique consistant en la construction de parkings en ouvrage, dits en silo. L'intervenant estime qu'en la matière il convient de formuler des réponses fortes et immédiates.
CHY 07	06/08/2018	Grand Lac Communauté d'agglomération	Confirme les réserves formulées par la commune de Voglans relatives à la pollution de l'air et les nuisances sonores, impacts de l'augmentation de trafic sur l'A41 et de la création d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Annecy. Demande l'installation d'équipements de protection sonore, type murs antibruit, et le recouvrement de la chaussée d'un enrobé phonique au niveau des habitations du hameau des Bouvards situées sur la partie

			gauche de l'A41, et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de l'axe routier. Demande que le giratoire Belle Eau soit réalisé avant la fermeture de la sortie 12 de la VRU afin d'éviter l'engorgement des intersections et sorties des zones des Landiers nord et de la Françon lié à l'augmentation de trafic. Souhaite être associée à la préparation des plans de circulation prévus pendant les travaux.

Mairie de La Motte-Servolex

Réf.	le	Intervenant(s) / (es)	Synthèse des observations / propositions
LMS 01	30/06/2018	M. Jérôme REBOURG - Président de l'Association pour le Développement des Transports en Commun en Savoie	N'a pas porté d'observation au registre mais interviendra sur le registre dématérialisé (cf. obs. réf. : RD 01 ci-après)
LMS 02	06/07/2018	Mme Martine CHOUVET La Motte-Servolex – Chemin Comte Marin	À propos de la bretelle de l'A43 vers Lyon, s'interroge sur : - les mesures de protection visuelle et sonore durant les travaux, - l'emprise des surfaces agricoles concernées, - les mesures de limitation de l'impact visuel et sonore de l'ouvrage, - la création d'un muret béton de 1,50 m de haut.
LMS 03	09/07/2018 Démarche réitérée lors de la permanence du 18/07/2018	M. Patrick PENDOLA Mme Rachel RODRIGUEZ Conseillers municipaux – La Motte-Servolex	Confirment les demandes faites lors de la séance du conseil municipal du 03 avril 2018 portant : - sur le positionnement du péage vers Annecy qui devrait se situer avant le début de la cote, - sur l'offre de co-voiturage au niveau de la plateforme de péage qui ne prend pas en compte la direction Annecy, - sur l'absence d'accès direct sur la zone industrielle de La Motte-Servolex.
LMS 04	18/07/2018	Mme Laurence LABLACHE La Motte-Servolex – Hameau de Servolex	L'intervention porte sur la bretelle vers Lyon de l'A43 et plus particulièrement sur : - la nécessité de disposer d'un plan détaillé du projet afin d'en apprécier l'impact sur la végétation, le bruit ... , - le devenir des arbres masquant l'autoroute, Souhaite un plan clair du projet par rapport à l'existant.

LMS 05	18/07/2018	Mme Isabelle COLCHEN Chambéry-le-Vieux – Rue du Carré	Souhaite connaître les solutions prévues pour atténuer l'impact sonore lié au redémarrage des véhicules au péage vers Annecy.
LMS 06	18/07/2018	M. Jean-Pierre ROYER FAST HOTEL – La Motte Servolex	Exprime sa surprise quant à l'évolution du projet 2014 qui prévoyait le soulagement du trafic "Annecy" dans les deux sens avec une bretelle VRU – A41 (Annecy) (accès direct de Chambéry vers Annecy et création d'une gare de péage) et une nouvelle bretelle A41 (Annecy) – VRU avec liaison directe d'Annecy à la VRU ou à la ZAC des Landiers sans passer par le péage de Chambéry Nord, et- création d'une gare de péage. Estime qu'envoyer le trafic Annecy – Chambéry dans le péage actuel est un non-sens. Est hostile à la suppression de l'accès VRU vers Peugeot/Courte Paille qui se traduira par l'utilisation de l'avenue de Villarcher tant pour la desserte des Landiers nord que pour celle des Landiers ouest et par la suppression d'une possibilité d'accès direct au Fast Hôtel, Jean Lain, Promocash, Opel, Toyota, ...
LMS 07	18/07/2018	M. Antoine FATIGA Conseiller municipal Jacob-Bellecombette	Le projet ne répond pas aux fonctions minimales pour ce qui concerne : - l'aire de covoiturage qui ne permet pas la dépose et la reprise de personnes en provenance ou à destination de Lyon, - la dissociation des deux péages qui va entraîner des flux supplémentaires et une difficulté d'orientation pour les échanges venant d'Aix-les-Bains par la VRU pour prendre l'A41 vers Annecy. Demande que la signalétique soit très soignée afin de ne pas provoquer de conflits de voirie. Estime qu'au vu des enjeux environnementaux et des gains financiers de l'exploitant, une aire de covoiturage répondant aux évolutions sociétales serait le minimum à réaliser.
LMS 08	18/07/2018	M. Michel MARTIN Ingénieur Conseil	Estime que le projet est à revoir, en raison : - de son "incohérence interne" : il subsiste des cisaillements alors que la justification du projet réside dans leur suppression, - de son "incohérence externe" car ne tenant pas compte des dossiers connexes liés par la fonctionnalité et par la géographie. Aurait souhaité trouver une vision globale et intégratrice de tous les dossiers et fait une contreproposition, base de départ d'un nécessaire trail de reconception générale intégrant :

			- la suppression des cisaillements au droit de la station de péage, - l'intégration des fonctions de covoiturage au droit de la station de péage, - le déplacement du SDIS sur le terrain des Épinettes, - le développement d'un réseau de voies vertes au nord de Chambéry, - l'implantation d'un transport en commun de grande capacité en site propre reliant Chambéry à Savoie Technolac, - la liaison directe entre les Landiers nord et La Motte-Servolex.
LMS 09	25/07/2018	Anonyme	L'intervenant espère que les travaux prévus seront mis à profit pour inclure des protections phoniques. Souhaite que soit enterrer la ligne HT qui traverse La Motte-Servolex.
LMS 10	28/07/2018	M. Pierre BONNAVION La Motte-Servolex Président de l'association "Sud Lac Avenir" – La Motte-Servolex	Estime que le projet est insuffisant pour ce qui concerne la bretelle 13.10 et déplore que "le pont" reste à la même place et non dans l'axe du péage. L'association se réserve toute action en partie civile en cas d'accident corporel non lié à la vitesse sur ce point noir. S'agissant de la nouvelle bretelle vers Annecy, demande 1 voie supplémentaire en sortie de péage avec ligne blanche continue sur au moins 700 m. afin que les véhicules puissent "s'élancer" sans créer de zone accidentogène. S'agissant du doublement de la voie d'accès à l'A43, l'association déplore qu'aucune protection sonore ne soit prévue alors que de trafic "en terme de débit" augmente de plus de 10%. Constate également que l'étude acoustique n'est pas conforme à la réglementation car des logements "principaux" n'ont pas été simulés. L'association questionne sur les taux de concentration de NO₂ actuellement dépassés, sur les mesures de bruit avec une précision de 0,5 dB(A) ou 25% de marge d'appréciation laissée à AREA ou 2 dB(A) de seuil, et sur la non utilisation de Copert V pour réaliser les mesures. L'association estime que l'AREA est juge et partie et que les riverains sont les oubliés du projet.
LMS 11	01/08/2018	M. Jean CLERMONT	Le projet d'aire de covoiturage n'apparaît pas fonctionnel à l'intervenant, l'accès au parking en venant de Chambéry ou un départ vers Annecy ou Lyon n'étant pas possible. Estime que le conducteur d'un passager faisant Lyon-Annecy acceptera de déposer le passager

			sur le parking du péage mais pas d'aller au parking de Chamnord ou de Castorama.
LMS 12	03/08/2018	M. Pierre BONNAVION La Motte-Servolex Président de l'association "Sud Lac Avenir" – La Motte-Servolex	En complément à son intervention du 28/07/2018 (LMS 10 ci-dessus) l'intervenant demande un aménagement paysager des talus et murs de l'A43 et fait des propositions de supports à la promotion touristique du territoire.
LMS 13	03/08/2018	M. Patrick ROULET Adjoint Spécial de Chambéry-le-Vieux	L'intervenant constate que l'aménagement d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Annecy sur l'A41 rapproche les chaussées des habitations du village du Carré, et que l'accélération au démarrage du péage sur voie montante générera une nuisance sonore importante pour les habitations proches. Il demande l'installation d'un équipement de protection sonore de la zone de péage jusqu'aux dernières maisons du village du Carré.
LMS 14	03/08/2018	Mme Martine CHOUVET La Motte-Servolex – Chemin Comte Marin	L'intervenante renouvelle verbalement ses observations formulées au registre le 06/07/2018 (LMS 02 ci-dessus). Déplore le manque d'informations des riverains de l'aménagement de la bretelle d'accès à l'A43 vers Lyon. Souhaite avoir une description précise des aménagements prévus pour réduire l'impact de cet aménagement (mur antibruit, longueur, positionnement exact, hauteur ...). Ayant constaté la mise en œuvre d'un espace réservé dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de La Motte-Servolex, l'intervenante s'inquiète du devenir de terrains lui appartenant. N'ayant pas été contactée par AREA dans le cadre de l'enquête parcellaire menée parallèlement à la présente enquête, l'intervenante ne m'apparaît pas directement concernée.
LMS 15	03/08/2018	M. Michel MEUNIER La Motte-Servolex	Le projet présenté n'apparaît pas satisfaisant : - le cisaillement Annecy-Lyon n'a jamais engagé d'accident, l'aménagement de la nouvelle bretelle est inutile, - la suppression de la zone de covoiturage permettant les liaisons Chambéry-Lyon est incohérente avec les politiques de mobilité, - le doublement des ponts sur la Leysse engendre une augmentation de trafic. L'autoroute apparaît, pour l'intervenant, source de bruit intense et de pollution de l'air. L'augmentation du trafic PL et VL nécessite une

			restriction de la vitesse en sortie du tunnel de l'Épine jusqu'à Aix-les-Bains à 90 km/h. L'implantation de murs antibruit sur la totalité de la zone urbaine est indispensable. Les nuisances sonores et celles liées à la qualité de l'air sont des questions de SANTÉ PUBLIQUE et doivent être prises au sérieux par les pouvoirs publics.
LMS 16	10/08/2018	M. COMBAZ Chambéry Responsable Agence de Chambéry – Locarhone – Location de matériels – Rue Alexandre Fléming	<i>Observation extraite du registre "enquête parcellaire" de La Motte-Servolex</i> L'intervenant se demande s'il ne serait pas judicieux de déplacer le péage en totalité sur un autre secteur.

Mairie de Voglans

Réf.	le	Intervenant(s)/(es)	Synthèse des observations/propositions
VOG 01	06/07/2018	M. Georges MARTIN Voglans - 36 allée des Primevères	Souhaite connaître la suite donnée à la pétition qu'il a signée en vue de la mise en place d'un mur antibruit. Se déclare favorable au projet dans son ensemble.
VOG 02	06/07/2018	M. Jérôme CUNIT Voglans (Les perouzes) – 187 allée de Bellevue	Demande la construction d'un mur antibruit ou tout autre solution technique permettant de réduire les nuisances sonores de l'A41 à proximité des habitations. Une alternative permettant de subventionner le coût d'une installation en limite de propriétés pourrait être envisagée Reconnaît le bien-fondé du projet.
VOG 03	06/07/2018	Mme Nathalie VOIRON Voglans – 185 allée des Primevères Mme Chantal ROGES Voglans – 212 allée des Primevères	Demandent la construction d'un mur antibruit afin de réduire considérablement le bruit. Les maisons des intervenantes ont été construites en 1989/1990 et le trafic était moindre. Des transformations ont été faites, notamment un muret de l'autre côté de l'autoroute et ce dernier renvoie le bruit. Sont favorables au projet qui vise à fluidifier et sécuriser le nœud autoroutier.
VOG 04	06/07/2018	Mme Marité CHIOCCHIO Voglans – Lotissement des Primevères	Habite le lotissement des Primevères depuis 1991 et constate que le trafic autoroutier a considérablement augmenté. Estime par conséquent que ces nuisances sonores deviennent difficilement supportables.

VOG 05	09/07/2018	M. et Mme TETAZ Isabelle et Hervé Voglans – 199 chemin du Berlinguet "Bouvards Dessus"	Demandent la construction d'un mur antibruit côté Bouvards. Estiment que le trafic autoroutier a considérablement augmenté et le bruit est devenu insupportable, surtout l'été.
VOG 06	16/07/2018	M. et Mme Bernard BOSCARO Voglans – 126 Allée du Clos Noiray	Estiment que des protections antibruit seraient plus que souhaitables, le trafic autoroutier générant déjà beaucoup de bruit, son augmentation prévisible aggraverait la situation.
VOG 07	19/07/2018	M. Bernard CHIAIS Voglans – 214 lotissement des 8 clochers	Estime souhaitable de créer des murs antibruit afin de limiter l'impact du bruit dû à un trafic de plus en plus important.
VOG 08	24/07/2018	Mme Marie-Françoise DONZEL Voglans – "Boulevard Dessus"	Demande la construction d'un mur antibruit (depuis l'entrée du futur péage sur toute la longueur à proximité des habitations).
VOG 09	10/08/2018	M. Jacques CONVERT Voglans – Chemin des Vignes	Estime que la construction d'un mur antibruit ou autres dispositifs réduisant les nuisances sonores est indispensable au niveau de la nouvelle bretelle vers Annecy et de la gare de péage.
VOG 10	10/08/2018	M. Kevin RICHARD Voglans – Allée de Bellevue	Considère que l'aménagement du nœud autoroutier augmentera le trafic automobile et estime indispensable d'en atténuer les nuisances.
VOG 11	10/08/2018	M. et Mme René et Josette BURTIN Voglans	Soulignent les points suivants : - le projet augmentera la pollution et ses conséquences sur la santé humaine : demandent la mise en œuvre de mesures réelles sur le site et ses alentours jusqu'aux hauteurs de Voglans, - le projet augmentera la pollution sonore aux Bouvards, Hauts de Voglans et Villarcher, avec un engorgement supplémentaire du rond-point existant : demandent, dans le cadre de la création de la bretelle, la mise en œuvre de protections acoustiques et le respect de la réglementation, - la protection du captage de la source publique propriété de Voglans en bordure de l'A41 doit être assurée, - l'utilisation de l'expression "French Tech in the Alps" dans le cadre du traitement architectural des ouvrages : demandent le respect de la loi du 04 août 1994 relative à l'emploi de la langue française.
VOG 12	07/08/2018	M. Yves MERCIER Maire de Voglans	Émet des réserves en matière environnementale : pollution de l'aire et nuisances sonores : - augmentation du trafic sur l'A41 les prochaines années, - création de la gare de péage : les moteurs vont générer une pollution atmosphérique ainsi que des nuisances sonores pour les habitants du

			hameau des Bouvards et tous les lotissements situés plus hauts de part et d'autre de l'axe autoroutier. Estime impératif que des équipements de protection sonore soit installés et que la chaussée soit recouverte d'un enrobé phonique. Souhaite être informé du déroulement du chantier, notamment lors de la neutralisation de la contre-allée. Estime que la suppression de la sortie 12 de la VRU va induire une augmentation de trafic dans les ZA des Landiers nord et de la Françon. Demande en conséquence que le giratoire Belle Eau soit réalisé avant la fermeture de la sortie. Un permis de construire a été délivré au niveau du giratoire pour un ensemble commercial ; il faudrait en tenir compte pour coordonner les travaux d'accès. Un aménagement entre le rond-point de Villarcher et celui de Belle-Eau est à prévoir pour ne pas entraver les flux de circulation. Il convient également de réaliser une desserte de la zone de la Françon côté garages, par la contre-allée d'entrée de Voglans depuis le rond-point de Villarcher et d'aménager le parking de covoiturage avant la fermeture de la sortie 12. Souhaite être associé à la préparation des plans de circulation prévus pendant les travaux.

ANNEXE 2 : observations verbales lors des permanences

Mairie de quartier – Chambéry – Centre-Ville

Réf.	le	Intervenant(s) / (es)	Synthèse des observations / propositions
OBS V 01	24/07/2018	M. Yves PADEY Chambéry – Agriculteur	Concerne la bretelle d'accès vers Annecy – Lieu-dit Fromaget. Ne comprend pas les limites mentionnées au plan parcellaire portant notamment sur les parcelles 110-111-112-et 114 Terrier 380 et 109 – Terrier 310. Confirmera sa démarche par un courrier au commissaire enquêteur dans le cadre de l'enquête parcellaire.

Mairie de La Motte-Servolex

Réf.	le	Intervenant(s) / (es)	Synthèse des observations / propositions
OBS V 02	18/07/2018	M. Patrick PENDOLA Mme Rachel RODRIGUEZ Conseillers municipaux – La Motte-Servolex	Souhaitent confirmer leur intervention du 09/07/2018 en mairie de La Motte-Servolex (cf. réf. LMS 03).

ANNEXE 3 : observations, dossiers, documents transmis par courrier ou déposées en mairies

Mairie de Voglans

Réf.	le	Intervenant(s) / (es)	Synthèse des observations / propositions
DOC 01	Pétition non datée, annexée au registre (Voglans) les 09 et 10/08/2018	Pétition – 150 signatures représentant environ 110 ménages	Les signataires estiment que le projet impacte la commune sur 2 points : - la création d'une gare de péage sur l'A41 dans le sens Chambéry-Annecy à l'origine d'une pollution atmosphérique ainsi que des nuisances sonores importantes pour les habitations du hameau des Bouvards et tous les lotissements situés un peu plus haut de part et d'autre de l'axe routier ; il apparaît impératif aux signataires d'installer sur cette zone des équipements de protection sonore, type mur anti bruit, - la suppression de la sortie sur la VRU à hauteur de la concession Peugeot qui va induire une augmentation de trafic dans les zones d'activités des Landiers Nord et de la Françon, avec un engorgement des intersections et sortie des ces zones ; les signataires demandent que le giratoire Belle Eau, à hauteur de Belhome/ Electrodepot soit réalisé avant la fermeture de la sortie.
DOC 02	30/07/2018	M. Patrick ROULET Adjoint Spécial de Chambéry-le-Vieux	L'intervenant remet au commissaire enquêteur lors de la permanence du 03/08/2018 en mairie de la Motte-Servolex un courrier de Madame Paulette EXERTIER épouse PERRUISSET, propriétaire parcelle 102 terrier 330 cadastrée KL33 sur Chambéry. L'intervenante attire l'attention du MOA sur la question du ruissellement des eaux sur le secteur qu'elle souhaite voir passer sous

			l'autoroute afin d'éviter l'inondation des terrains dudit secteur afin d'éviter leur inondation et de permettre leur exploitation.

ANNEXE 4 : dépositions sur le registre dématérialisé à l'adresse : <https://www.registre-dematerialise.fr/777> et observations transmises par courrier électronique à l'adresse : enquete-publique-777@registre-dematerialise.fr

Réf.	le	Intervenant(s) / (es)	Synthèse des observations / propositions
RD 01	02/07/2018	M. Jérôme REBOURG – Président de l'Association pour le Développement des Transports en Commun en Savoie	- le projet n'est pas financé par la société AREA mais par les usagers via des "sur-augmentations" de péage ; - les élus de Chambéry-Métropole ont voté à l'unanimité le projet pour le renforcement de la sécurité, alors qu'ils n'arrivent pas à dégager une majorité pour un abaissement de la vitesse sur la VRU ; - la présentation du projet est malhonnête, dans le dossier d'enquête et dans les présentations faites en conseils municipaux ou communautaires ; - la période choisie pour l'organisation de l'enquête publique n'est pas judicieuse ; - le projet ne prend pas en compte le report sur le rail lié au projet Lyon-Turin ; - le projet ne prend pas en compte le doublement partiel de la voie ferrée entre Aix-les-Bains et Annecy ; - seul le projet de contournement ouest de Chambéry a été abandonné en 2014 ; deux autres projets de "contournement centre" étudiés en 2005 existent toujours, l'État ayant prévu en 2010 "de réduire la VRU à 2x2 voies pour la congestionner" ; - le projet ne résorbera pas les bouchons, le principal point noir étant le tunnel de l'Épine ; - le projet va pénaliser le covoiturage, les localisations des nouveaux parkings prévus feront perdre entre 5 et 10 mn aux usagers ;

			- le projet n'apporte aucun aménagement au virage péage – VRU sud, aussi accidentogène que le virage VRU-péage ; - le projet ne comprend pas d'alternatives comme la mise en place d'un radar poids-lourds à l'entrée de ce virage ; - le projet ne supprime pas le cisaillement au péage, la bretelle vers Annecy n'étant pas supprimée. L'ADTC Savoie demande : - le prolongement de l'enquête publique jusqu'à fin septembre [au lieu du 10 août 2018], - l'annulation des délibérations des collectivités, - l'ajout de documents au dossier , - l'organisation d'une réunion publique d'information mi-septembre sur le projet, sur les alternatives et améliorations que les associations souhaiteraient apporter.
RD 02	02/07/2018	M. David GUILBERT	Reprend la quasi-intégralité des observations de M. Jérôme REBOURG (RD 01).
RD 03	07/07/2018	M. Guy GASTALDI Chambéry	Mentionne quelques observations pour des points "de détail" : - au §2.3 [de la pièce C : projet mis à l'enquête] aurait aimé trouvé un plan positionnant le projet Lyon-Turin ; - la suppression de la sortie VRU ZA Nord est pénalisante pour les usagers venant de Chambéry fréquentant les concessions automobiles avec un accroissement d'émissions de gaz polluants liés au trajet allongé ; - estime que les calculs de décibels tels que présentés en p 202 de l'étude d'impact sont erronés pour le secteur PF4 (attaque de la montée en pleine accélération).
RD 03 (AE)	03/08/2018	FRAPNA Savoie Chambéry	(1) Courrier envoyé par courriel dans le cadre de l'enquête autorisation environnementale mais l'avis porte sur le projet. Estime : - que le résumé non technique de l'étude d'impact ne permet pas de comprendre les fonctionnalités de l'aménagement et d'identifier ses impacts sur les milieux naturels, - que l'amélioration de la sécurité se traduit par un report de l'engorgement sur la VRU,

			- que le seul intérêt du projet pourrait résider dans la création de la bretelle vers Annecy, ce qui pose la question de l'utilité d'une troisième voie sur le ½ pont nord sur la Leysse, - que le pétitionnaire relativise l'impact du projet alors que plusieurs composantes ajoutent leurs impacts à la situation décrite entraînant une réduction foncière, une diminution des capacités d'accueil pour la faune et une augmentation du dérangement, - que l'élargissement de 2x2 voies à 2x3 voies du pont sur la Leysse augmentera l'effet de coupure sur le corridor de berges et digues, - que les mesures compensatoires LEMA, ou défrichement, sont insuffisamment quantifiées pour juger de leur pertinence, - que l'amélioration des conditions de rejet des eaux de ruissellement dans le milieu naturel aurait été effective en l'absence de l'aménagement dans le cadre du contrat de bassin versant du lac du Bourget. La FRAPNA donne un avis très défavorable à l'aménagement projeté.
RD 04	20/07/2018	M. Henri DUPASSIEUX – Conseiller communautaire de Grand Chambéry – Conseiller Municipal de Chambéry	Contribution portant sur l'aménagement de l'aire de covoiturage : - le projet obligera l'un des 2 covoitureurs à faire un détour par les bretelles d'accès pour récupérer soit son chauffeur, soit son covoitureur, - expose une contre-proposition consistant à aménager une aire côté Leysse sur le tènement enherbé, en prévoyant une passerelle piétonne légère permettant de rejoindre cette zone
RD 05	27/07/2018	M. Gérard BLANC La Ravoire	- déplore l'absence de description et de chiffrage des aménagements complémentaires à la charge des collectivités locales, - rappelle l'impact des transports routiers (automobiles et camions) responsables de nombreuses pathologies - rappelle les nouvelles mesures annoncées afin d'atteindre la neutralité carbone (compensation des émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère dues à l'utilisation des énergies fossiles d'un acteur ou d'une filière (transports, pratiques agricoles, ...), - pointe les incohérences entre les objectifs affichés, le contexte général de crise sanitaire et écologique et le projet autoroutier mis à l'enquête Préconise un certain nombre de mesures simples, moins impactantes, moins coûteuses :

			- pour le caractère accidentogène du virage avant péage en venant de la VRU : limitation de la VRU à 70 km/h et du virage à 30 km/h avec contrôle par radar, - pour la lisibilité vers Annecy et Lyon : mise en place d'une signalisation forte et répétée en amont rendue possible par les limitations de vitesse précédentes, - pour l'incitation au covoiturage : agrandissement du parking central actuel et élargissement de l'aire ouest.
RD 06	28/07/2018	Anonyme	Estime la procédure dématérialisée partielle, certaines informations faisant défaut : - calendrier et durée prévisibles des travaux hors études, - capacité des aires de covoiturage, - gestion de la période de travaux, - gestion des futures directives de circulation.
RD 07	29/07/2018	M. Jérôme REBOURG – Président de l'Association pour le Développement des Transports en Commun en Savoie	Estime que les documents ne donnent aucune indication sur le financement du projet, les élus et AREA laissent entendre que c'est AREA qui le finance. Demande confirmation : - que le financement du projet est assuré par des fonds publics pour 55 millions d'euros comme l'indique l'autorité environnementale [note du CE : p7/20 5^{ème} § de l'avis adopté le 16/05/2018], - que ce ne sont ni l'État, ni les collectivités locales qui financent le projet mais essentiellement les usagers via des sur-augmentations de péage, - que les usagers, financeur du projet, ont été tenus à l'écart des négociations depuis l'été 2014, - que c'est le décret du 24 janvier 2014 qui définit le financement du projet par des sur-augmentations des péages du réseau AREA sur [2014-2018] plus une augmentation spécifique à la barrière de péage de Chambéry. Demande à connaître les modalités de prise en compte des remarques de l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dans son avis du 14 juin 2017 sur l'avenant du projet de concession passé entre l'État et AREA pour la mise en œuvre du projet. Demande à connaître les modalités de prise en compte de l'avis de la concurrence et de la cour des comptes pour éviter que ce soit la

			société Eiffage (maison mère d'AREA) qui bénéficie de l'essentiel des travaux du projet. L'extrait de l'article 7 du décret ministériel du 24 janvier 2014 est-il toujours d'actualité ? Ne faudrait-il pas l'utiliser pour construire un projet qui répond mieux aux demandes des usagers : - aide à la création d'une nouvelle plateforme de feroutage, - augmentation de la capacité du covoiturage sur la plateforme de péage, - intermodalité vélo et transport en commun, - mise en place d'un radar pour diminuer l'accidentologie de la bretelle VRU sud/Péage. Observe que le dossier d'enquête ne comprend pas l'étude de trafic qui justifie un gain de temps de 4 minutes. Estime souhaitable de demander à la SNCF une coupure de la ligne ferrée pour 2021 ou 2022 au lieu de 2019 afin de construire un projet qui réponde mieux aux demandes des usagers.
RD 08	29/07/2018	M. Jérôme REBOURG – Président de l'Association pour le Développement des Transports en Commun en Savoie	Demande confirmation de ce que les bouchons sont d'abord dus au goulet d'étranglement du tunnel de l'Épine (sauf accidents ou pannes des automates AREA) et que le projet n'y changera rien. Rappelle la mission confiée par l'État à AREA en janvier 2014 et les 4 objectifs fixés. Estime que les principes retenus pour répondre à cette demande ne sont, ou partiellement, mis en œuvre par AREA : - séparation des flux de circulation vers Annecy et Lyon : le projet ne prévoit pas la séparation des flux de circulation et l'accidentologie sera aggravée du fait d'une signalisation qui sera encore moins claire. La configuration sera identique sur le péage actuel ; - maintenir une offre de covoiturage attractive : la suppression de l'actuel parking ne diminuera pas l'accidentologie puisqu'il n'y a pas trace d'accident autour de ce parking. Estime que la suppression du parking a pour but de créer des voies de péage sans arrêt. La priorité doit être donnée aux facilités de covoiturage et non au gain de quelques secondes apporté par ces voies sans arrêt. Déplore l'absence de parking de covoiturage sur le nouvel échangeur vers Annecy. Demande : - l'abandon des voies de péage sans arrêt,

			- le maintien et l'augmentation de la capacité du parking central de covoiturage, - la création d'une poche de stationnement à l'est de la plate-forme, - la création d'une passerelle piéton reliant les poches de stationnement est, centre et ouest, - l'abandon de la poche ouest en l'absence de passerelle piéton - modifier les caractéristiques techniques des bretelles : seule la bretelle VRU sud/péage bénéficie d'un traitement lourd alors que la bretelle péage/VRU sud a une accidentologie comparable : y a-t'il lieu de voir la préparation d'un futur contournement centre de l'agglomération ? Demande que soit produit un plan superposant les aménagements proposés sur cette bretelle aux projets de contournement centre étudiés par l'État en 2005. Estime que me projet n'est pas compatible avec le SCoT : il va pénaliser le covoiturage, ne propose aucune intermodalité et va donc renforcer le transport individuel. Estime non satisfaisantes les réponse d'AREA aux remarques de l'Ae : - les deux giratoires dans la zone des Landiers et la création du parking de covoiturage à Villarcher sont des aménagements rendus nécessaires par le projet, alors qu'AREA soutient que ces aménagements sont indépendants du projet de réaménagement, - l'impact du renvoi du parking de covoiturage à plus de 2 km de la plateforme de l'échangeur doit être étudié,-
RD 09	20/07/2018	M. Henri DUPASSIEUX – Conseiller communautaire de Grand Chambéry – Conseiller Municipal de Chambéry	Participation reçue par courriel identique à RD 04
RD 10 RD 02 (AE)	01/08/2018	Mme Nathalie VOIRON Voglans – 185 allée des Primevères	Confirme ses observations mentionnées au registre papier le 06/07/2018 en mairie de Voglans : estime opportun d'avoir un écran antibruit au niveau du lotissement des primevères.
RD 11	07/08/2018	M. Mathieu BAUQUIS Batteries 14 – 2671 avenue des Landiers – 73000 CHAMBÉRY	Souhaiterait que soient plus détaillés : - l'accès à la ZA des Landiers depuis le giratoire de La Motte-Servolex, - la plan de l'avenue des Landiers depuis le giratoire Richardson en passant par Dispano.
RD 04 (AE)	07/08/2018	M. Paul BERRUX	Très concerné par la nuisance bruit

		Voglans	L'implantation d'une gare de péage va augmenter cette nuisance , due à l'accélération des véhicules après le péage. Estime que le dossier ne traite pas du facteur bruit et que le niveau atteint dépassera la limite du supportable. Suggère la construction d'un mur antibruit. Questionne sur les mesures prises pour lutter contre la détérioration de la qualité de l'air liée aux émissions de gaz d'échappement plus intenses.
RD 12	09/08/2018	Anonyme	Estime que le coût du projet est trop élevé au regard du bénéfice qu'il apporte (réduction de la congestion quelques samedis par an), aucune congestion quotidienne ne pouvant être relevée et en l'absence de problème particulier de sécurité. Le projet aurait un impact négatif permanent sur le territoire notamment en aggravant la coupure urbaine entre Chambéry et le lac, et en surdimensionnant des espaces dédiés aux déplacements par rapport à ceux dédiés aux activités. Le montant de la dépense liée au projet serait mieux utilisé dans la résolution des vraies vulnérabilités du territoire de Chambéry en termes de mobilité.
RD 13 (AE)	09/08/2018	M. Lucien CANEVER Voglans – Hameau des Bouvards	Estime que l'implantation d'une gare de péage à proximité du hameau des Bouvards va augmenter les nuisances (bruit et pollution) compte tenu de l'accélération des véhicules dans la montée. Souhaiterait d'édification d'un mur antibruit au niveau de la colline de Voglans pour protéger les riverains.
RD 13	10/08/2018	M. Marcel GIRARDIN Voglans – Conseiller Municipal	L'intervenant estime qu'en l'absence de données pertinentes au dossier il serait nécessaire de réaliser des mesures en conditions réelles et directement sur le site et ses alentours jusqu'aux hauteurs de Voglans des polluants tels que le benzène, le dioxyde soufre, les oxydes d'azote ... Estime que la nouvelle contrainte imposée aux poids lourds de redémarrer au pied du coteau de Bouvard et de relancer leur véhicule tout le long de la pente longeant les lotissements des hauts de Voglans, amplifier les nuisances sonores existantes. L'intervenant propose l'installation d'équipements de protection phonique au droit des habitations de Bouvard, face à l'A41, ainsi que le long des lotissements sur les hauteurs de Voglans.

			S'agissant du rond-point de Villarcher, reprenant la recommandation de l'Autorité environnementale, l'intervenant demande de veiller au respect de la réglementation favorable aux habitants de Villarcher. L'engorgement sur le rond-point de Villarcher devrait s'accroître compte tenu de la volonté de la commune de Voglans de réaliser des projets de forte urbanisation hameau de Villarcher, à proximité du rond-point. L'intervenant demande un engagement du maître d'ouvrage qu'aucun empiètement ne sera réalisé sur les parcelles KL 50 et 51, appartenant à la commune de Voglans et servant d'assise foncière à un captage de source publique. Le contributeur s'étonne de ce que le maître d'ouvrage prévoit d'apposer la phrase "French Tech in the Alps" sur le mur de soutènement de la nouvelle bretelle qui conduira à l'A41, en contradiction avec les dispositions notamment de la loi du 04 août 1994 qui prévoit que l'emploi de la langue française est obligatoire, et propose quelques phrases de présentation.
RD 14	10/08/208	M. Nicolas MERCAT Le Bourget-du-Lac – Conseiller municipal – Vice-Président de l'agence Écomobilité – Membre de la commission Transport de la Communauté d'Agglomération de Grand Lac	L'intervenant souligne la prise en compte très insuffisante du covoiturage, considérant que le projet présenté, malgré son coût élevé, n'est pas à la hauteur des enjeux alors que ce programme est une opportunité de réaliser un "échangeur exemplaire", innovant. Il souligne une prise en compte insuffisante des différentes formes de covoiturage et de la diversité des possibilités d'échange, un dimensionnement très insuffisant du nombre de places, une localisation inadéquate des parkings et des propositions imprécises. Le contributeur avance plusieurs propositions : maintien de la raquette centrale, réalisation d'un cheminement piéton/vélo reliant les deux côtés de l'échangeur et la raquette centrale, aménagement de places sur l'emprise de l'échangeur, création d'une zone d'arrêt covoiturage spontané VL/TC côté Leysse, implantation de bornes de covoiturage spontané, stationnements vélos sécurisés. L'intervenant s'interroge sur le faible rapport coût/efficacité des travaux, considérant que les bénéfices sécurité sont très limités (ratio d'accidents/km.véhicule et niveau de gravité faibles) et que les impacts sur la fluidité sont limités (en période de pointe et en période courante). Il estime qu'une faible partie de ces sommes

			investies dans des mesures d'accompagnement des entreprises pour favoriser le covoiturage présenterait un meilleur ratio coût/efficacité.
RD 15	10/08/2018	M. Xavier BOLZE Curienne	Le contributeur estime que, dans le projet présenté, on retrouve des accès au nœud qui étaient déjà à l'étude il y a plusieurs années et pour lequel des observations déjà formulées ne sont pas prises en considération alors qu'elles lui semblent nécessaires et partagées par une bonne partie de la population. Il estime que le projet ignore une exigence posée précédemment, à savoir des aires de covoiturage connectées et dans tous les sens. Le projet ne prévoit qu'une seule aire à l'arrivée de Lyon vers Chambéry, ce qui lui semble simplement inacceptable. L'intervenant estime qu'AREA doit résoudre les insuffisances de son projet, le public ne pouvant pas être contraint de supporter pour les 50 ans à venir un projet mal conçu. L'intervenant exprime une inquiétude concernant l'organisation de l'enquête publique, inquiétude portant sur les dates retenues, contraintes par le calendrier SNCF, imposant des délais incompatibles avec la prise en considération des observations du public.
RD 16	10/08/2018	M. Damien DEGRANGE Avocat de la SCI GUELI DES LANDIERS et de la SARL ITALIA MARKET	L'intervenant attire mon attention sur : - le caractère peu explicite des informations fournies au public : plans du projet vagues et non cotés, manque d'informations visuelles ..., - l'absence de la Région Auvergne-Rhône-Alpes dans les personnes publiques associées, - l'absence de prise en compte des autres modes de transport dans l'appréciation de l'intérêt public d'un "accroissement des voiries", - des carences dans la prise en considération des nuisances sonores, - l'absence de propositions d'indemnisation.
RD 17	07/08/2018	M. Paul BERRUX Voglans	Estime supporter un bruit constant et croissant en fonction de l'augmentation du trafic, devenant de plus en plus insupportable. Est surpris du peu d'importance accordée au facteur bruit et de la conclusion selon laquelle il n'y aurait aucune nuisance supplémentaire. Suggère la construction d'un mur anti bruit afin de protéger les maisons bâties sur la colline. Demande également à être informé des mesures prévues pour lutter contre la détérioration de la qualité de l'air.

RD 18	09/08/2018	M. Lucien CANEVER Voglans	Estime que l'implantation d'une gare de péage sur la nouvelle bretelle vers Annecy nécessite, au minimum, la construction d'un mur antibruit au niveau de la colline de Voglans. Cela concernerait une trentaine d'habitations.

Nombre d'observations :

- ✓ sur registres papier en mairies : **30 + 1 observation importée du registre de l'enquête parcellaire à la Motte-Servolex**
- ✓ observations verbales lors des permanences : **2** (en doublon d'interventions sur le registre)
- ✓ observations transmises par courrier ou déposées au siège de l'enquête publique ou en mairies : **4 + 1 pétition**
- ✓ sur le registre dématérialisé (<https://www.registre-dematerialis.fr/777>) : **16 + 4 sur le registre dématérialisé relatif à l'autorisation environnementale** (<https://www.registre-dematerialis.fr/778>) concernant la DUP
- ✓ transmises par courrier électronique à l'adresse : enquete-publique-777@registre-dematerialise.fr : **1**

REPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA Savoie

COMMUNE DE CHAMBERY


Michel CHABRIER
Commissaire enquêteur

REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Expatriation

relatif à projet de réajustement du noyau
autoroutier de Chambéry

Enquête publique

- préalable à la déclaration d'utilité publique
- portant sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Chambéry et la Rolle
- portant classement de voirie dans le ^{secteur} réseau autoroutier

le 27 juin 2018 à 09h00 l'ouverture la 1^{ère}
permanence au mairie de 4 quartiers Centre
ville de Chambéry


Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

le 27 juin 2018 à 12h00 le dos la 1^{ère} permanence
sur les 4 quartiers Centre ville de Chambéry
Aucune intervention du public
Aucune inscription au registre


Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

le mardi 10 juillet 2018 à 09h00 l'ouverture
la 2^{ème} permanence au mairie de 4 quartiers
Centre ville de Chambéry


Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

le Mardi 10 juillet 2018 à 10h30

Théâtre de 7 heures de 09h30 à 12h00 (et 13h00 à 15h00)
(théâtre Jacques Prévert, 1878 à 2007) Site/Scène/Centreville

CHY 01

Depuis près de 10 ans le théâtre breivien
sur le festival de Carbondieu construit une
de 400000 pour les 4 quartiers
d'habitant et de 100000 à 150000
de 100000 à 150000 à 150000

Sur cette affiche de chaque page il y a "Bureau de Chambéry"

Après l'accident nucléaire (5 avril) du 13 Avril 2012, la limite définitive de la VDU a naturellement été mise en évidence, et les caractéristiques ne sont et ne seront jamais adaptées aux véhicules de Transport Interurbain, d'où le signe de Salvation. Le Mar la mise au service prochaine de la pa geland Sud au Service du TR la univ Mat engender la trafic Supplémentaire pour la VDU, d'autant que le projet et cours de travaux Tourisme France Italie avec le Tunnel de base entre 2^e Jour de Trav et Su, ne sera en service au du 2030 / 2035.

Certes le sujet de coutume de 2,2 P. l'heure
d'Etos soit 2,20 € par passage ne pouvait se
révéler qu'à la fin de 2035/2040, et les 65 autres
d'Etos de l'avenement du Nord coutume de
CHRISTOPHER NORD, soit par Courbe lueuse
avec le coût du coutume coutume Nord

EST de CHAIRS
Je demande simplement à l'état de mettre en
devenir le Conventionnaire de l'Université APPD/APPD
en de la part à la même Université de
d'offrir de l'enseignement, l'obligation d'étude, de
financer et réaliser ce travail dans un esprit d'urgence
J'invite les élus, les professeurs, les étudiants, les
et les départements à faire savoir au l'état

Pour engager une réflexion approfondie sur le rôle
 et les défis du PIA dans l'étude, construction, PAA
 et pour anticiper la faisabilité d'un tel projet.
 Une telle cause pour le Cerveau est de la ~~Science~~
 à l'époque de Carter une question de vie ou de mort.
 J'espère que votre projet de curriculum amélioré

Après l'accident mortel (5 morts) du 13 mai 2012, la grande difficulté de la VLU a maintenant été mise en évidence, et les caractéristiques ne sont et ne seront jamais adaptées aux besoins de Transport Interurbain, d'où le risque de saturation. Le Plan la vise en service proche de la gare avant Sud au tunnel du TGV la voie normale engendrer un trafic supplémentaire sur la VLU, d'autant que le projet est cours de travaux Tertiaire

Face à cela avec le Tunnel de base entre 2^o Plan de l'ancienne et Suez, ne sera en service qu'en 2030/2035.

C'est le projet de contournement de 2,2 milliards d'Euros soit 2,2 € par passage ne pouvant se réaliser qu'à la fin de 2035/2040, et les 65 millions d'Euros de l'investissement du nord contribution de

CHARENTY MERIS, soit pour comme mesure avec le coût du contournement autoroutier Nord

EST de CHARENTY

Je demande simplement à l'Etat de mettre en demeure le Gouvernement de l'Heureux APPR/APR ou de reporter à la mesure autoroutière de l'offre de l'ancien, l'obligation d'étude, de financer et réaliser ce train massif d'autoroute d'après les études les plus récentes locales, Charentaises, et Départementales pour servir au l'Etat et aux autres services publics, comme l'état, construction, PADD et pour améliorer la faisabilité d'un tel projet. Les autres comme pour le contournement de la 1^{re} Section à l'époque de Casser une quarantaine de millions. J'affirme que mon projet de contournement autoroutier

Nord/EST de CHAMBERS ne détournait aucune
une des habitations, tout au Nord le bâtiment
d'exploitation actuel du Tunnel des Hauts et
les Ateliers Tunniers de Baviar situés au pied actuel
de la VRI.

J'ajoute que mon projet permettait de substituer
la déviation du bûche du site une véritable à
ce plan de vœux faites les zones d'activités
industrielles entre elles, de la Route Serpente
à Seine Hottel (NORD) avec possibilité
de passages vers le Nord en longeant l'habitation
jusqu'à GROS/EST.

Naturellement l'ancien agent du Nord continuait
de CHAMBERS Nord, n'est pas inacceptable
avec une voie de contournement Nord/EST
mais complémentaire à car de coupe de terrain
ou d'accès au tunnel sur Journal et
dans les platitudes dans le futur.

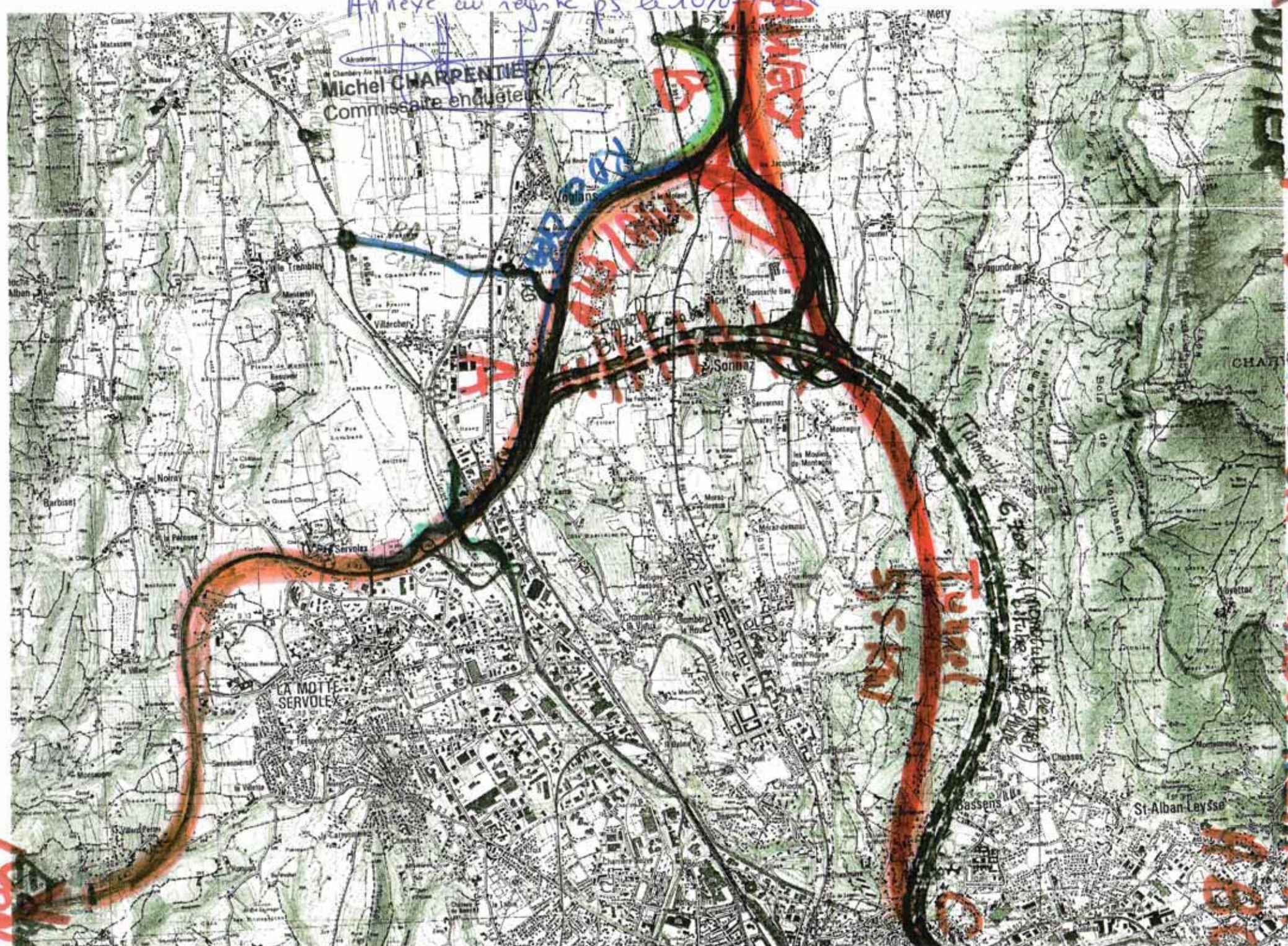
Je note à la disposition des Cadres de l'Etat
de l'Autonomie et de Seine de l'Etat
et Département de VIRE pour l'entretien
de ce projet vital pour l'avenir avec une
meilleure mise Nord Nord GROS/EST
et avec plus rapidité et plus sûr car station
de Gros d'Etat Sauvages ainsi qu'un
établissement de la rue Internationale Nord Nord
en direction du Tunnel du TUNNEL dans l'attente
de la suite en Seine de l'Etat de la
liaison ~~TUNNEL~~ Tunniers L'Etat VIRE.

4 le Tunniers l'agent de CHAMBERS
à Gros d'Etat de l'Etat de l'Etat
avec l'Etat le 10/07/2018



Annexe au registre p5 du 10/02/2012

Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur



(Fev 2018) Variante du Contournement

UNE AUTOROUTE AU SERVICE " Le maillon manquant de CHAMBERY "



Projet d'intérêt régional
répondant à de fortes attentes,
la réalisation de l'A41 Nord
(Saint Julien en Genevois /
Villy le Pelloux - Saint Martin
Bellevue) revêt une importance
majeure en matière de
développement économique
et territorial.





le mardi 10 juillet 2018 à 12h00 je clos
la 2^{ème} permanence en mairie de quartier Centre
ville de Chaurbény
d'intervention
d'observation écrite au registre avec 3 plans
jeuets annexes

Michel CHARPENTIER
Commissaire d'hygiène

Mons habitons le quartier de la Cassine depuis mai 1981 et le quartier a beaucoup été bouleversé : l'entreprise Crelat me l'a dit par grâce pour endormir la colline qui servait de mur "antibruit" et nous protégait aussi d'une partie de la pollution. Pollution et bruits qui se sont beaucoup accrus avec le temps à tel point que maintenant très tôt le matin on subit ces dommages. Il serait souhaitable de créer des protections et aussi d'éviter la concentration des véhicules sur la VRU (noyettes situées entre VRU - gare et lignes SNCF - route d'Aix et autres voies passant de Châteaufort). D'autre part, le chemin de la Cassine, entre l'hablément Folliet et le Reclus est devenu un cauchemar et que nous "le point" à tel point qu'à pied, il est très aisé de dépasser les véhicules. Mais bon pour la pollution et les crises d'asthme. Que faire contre cela ? alors que nous avons emménagé à la "campagne" en 1987. Au XI^e siècle, il est clairement possible d'y remédier !!

16-03-2018

CHY 03

On mise encore sur l'augmentation des trafics aériens, ce qui veut dire des embouteillages en heure de pointe et encore plus de pollution au dit moment de la sortie du tunnel. Ce qui nous pousse à de trains aériens et des transports en commun distendant les gains de manière correcte plutôt qu'en tirer les avantages. Sur les coûts et moyen terme, en dit beaucoup, d'espérer du réduire le nombre des accidents et une bonne chose : question environnement, il sera important de veiller à ne pas induire d'impacts sur la région et sur ses terres et de fixer toutes les eaux de Suisse comme l'accessibilité du contenu des véhicules lourds ou

restent plus polluants & retrouvant au
final dans le lac de Bourget. De nouvelles règles
pour tout les nuisances atmosphériques d'être touchés
pour les différents ouvrages.

Christophe BERNARD. Chef B. Choke.

23 juillet 2018

Mme ANAT BENOÎTE,
enseignante à Chambéry.

CHY 04

la pollution du monde n'a jamais été si forte au fait
qu'il y a un goût de nouveauté ne pouvant pas gérer les
plans de véhicules de même situation se produit à
Valence et aux autres d'autoroute, aux entrées des grandes
villes. L'air pur pour les jours de blocage prévus faut-il
laisser les producteurs locaux envisager des opérations
de convivialité et de découvertes, réduisant l'impulsion et
augmentant la présence humaine aux cabines de page
d'ARRET ! Je pense que j'en ai pas terminé de parler
d'arrivées des pièces du dernier, à ce jour. B. et al.

Le mardi 24 juillet 2018 à 09:00

Jeune la zone permanente au
niveau de quartier Centre Ville de Chambéry

Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

Société LCT (CarGo)

Bruxelles le 24.07.2018

CHY 05

Notre entreprise CarGo, spécialisée dans la location de véhicules et présente par laif de la société LCT, sur deux parcelles sis Zone des dandiers, 38 rue des Tarcis et ce depuis 30 ans.

Le présent projet prévoit l'impact sur la périphérie de deux zones à usage de stationnement de nos véhicules.

N'ayant été contacté par ARCA qu'en juillet 2018 pour les besoins de l'enquête préalable, nous apprenons dans le même temps qu'un projet d'ampleur est amené à démarrer dans quelques mois.

Au-delà de l'impact sur la surface de stationnement de nos véhicules, nous souhaitons signaler que l'information juridique va obliger notre entreprise à se réorganiser dans la gestion quotidienne de son parc de véhicules et dans sa signalétique extérieure, cela engendrant des coûts à prévoir dans l'organe des mois restants avant le début des travaux.

L'échange très riche de ce jour avec Monsieur le Commissaire enquêteur nous permet de mieux comprendre le projet, le calendrier à venir et nos interlocuteurs privilégiés, en cela nous le remercions.

La pétitionnaire que nous soutenons est double :

- étudier les possibilités tendant à limiter l'impact sur notre zone de stationnement, liée à l'exercice de notre activité.
- concevoir la date prévisionnelle de commencement des travaux du giratoire zone des dandiers sis rue des Tarcis et avenue de Waffar.

Pour la Direction de l'entreprise CarGo,
Sébastien THILLARD.

W

Intervention de M. Yves Padey - Agenceur sur
des parcelles en bordure de la nouvelle hettelle
vers Anney
Concernant l'enquête parcelaire.
M. Padey adresse une note au vu des couriers au
communauté enquêteur dans ce cadre

Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

Le mardi 24 juillet 2013 je des cette intervention
à Allos

Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

Patrick MIGNOLA

Député de la 4^{ème} circonscription de la Savoie
Conseiller Régional Auvergne Rhône-Alpes

Monsieur le Commissaire Enquêteur
Enquête publique DPU/MECDU
Nœud autoroutier de Chambéry
Mairie de Chambéry
quartier de centre-ville
45 Place Grenette
73 000 CHAMBERY

Chambéry, le 30 juillet 2018



Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Le projet d'aménagement du nœud autoroutier de Chambéry dont l'enquête vous a été confiée, concerne le quotidien de la quasi-totalité des habitants, des acteurs économiques et des services publics et sociaux de la Savoie, et singulièrement ceux de l'espace Métropole Savoie, dont ma circonscription est le cœur.

Il impacte directement les enjeux environnementaux en matière de mobilité, report modal, lutte contre la pollution et concrétisation du PDU de l'EPCI Grand Chambéry.

Il doit être aussi l'occasion pour tout le département de marquer son engagement à fluidifier et sécuriser les trafics, à intensifier ses initiatives pour la qualité de l'air, et pérenniser son image – tant pour la cluse de Chambéry que pour les vallées de Tarentaise et de Maurienne – de qualité de vie et d'attractivité touristique.

A cet égard, le projet qui nous est soumis, s'il répond à plusieurs de ces objectifs, m'apparaît comme insuffisamment ambitieux en matière de stationnement.

Les propositions des collectivités en matière de parkings de covoiturages n'ont été que partiellement suivies, notamment en l'absence d'une véritable solution au sud du nœud autoroutier (dans le sens Chambéry – Lyon).

Mais surtout, les projets d'aires de co-voiturages sont sous-dimensionnées par rapport aux enjeux :

90 places et 100 places ne peuvent être adaptées à une continuité autoroutière dont la fréquentation oscille entre 90 000 et 130 000 véhicules par jour, et augmente continuellement !

La solution technique est connue et le l'ovais déjà évoquée en ma qualité de maire de La Rivoire à l'époque du lancement des concertations : des parkings en ouvrage, dits en silo.



Si nous voulons réellement lutter contre la pollution et fluidifier le trafic, si nous voulons réussir le rabattement sur la VRU des circulations d'éviction qui pourrissent la vie des habitants et le bitume de nos routes départementales et communales, et si nous voulons montrer que la Savoie a pris la mesure des enjeux de report modal et de mobilité douce, il convient de formuler des réponses fortes et immédiates.

Des parkings en silo stockeront plus de voitures ; ils seront une vraie incitation à opter pour le co-voiturage en laissant son véhicule en sécurité ; ils offriront des services d'auto-partage, des véhicules ou des stations de distribution électrique et hydrogène ; ils organiseront la multimodalité avec les vélos et les transports en commun.

En outre, ils peuvent être des bâtiments – signaux d'une politique, tant pour les habitants que pour les touristes, qu'il convient de construire en matériaux traçables, à faible bilan carbone, avec des gestes architecturaux à l'esthétique soignée.

Je ne doute d'ailleurs pas que, chacune dans leurs compétences, les collectivités pourraient contribuer au cahier des charges et à une partie du financement des dits ouvrages.

Je suis pour ma part à votre disposition, et celle d'APRR que j'ai par courtoisie informé de cette contribution à l'enquête publique, pour organiser un tour de table rassemblant le Conseil départemental, les intercommunalités et les communes territorialement concernées, et les acteurs économiques pour bonifier le projet.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, à l'expression de mes salutations distinguées.

Cordialement,

Patrick MIGNOLA

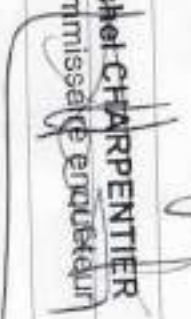
Le 10 août 2018 à 14h30 l'ouverture
de l'enquête sur meurtre de
Shenbery Carla Vella


Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

Intervention de M Henri MICHELIER à propos
de la carrière ARRET sur il y a eu un meurtre
(elle s'appelle) traitant de l'accusation d'une
de 2 personnes sur Champ Plat en l'air de
Volans Chambrey sur le Chambrey
Sans leur avec de police enquête


Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

Le 10 août 2018 à 17h00 je clos cette enquête
l'enquête sur meurtre de Shenbery Carla
Vella


Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur



Aix-les-Bains, le 6 août 2018

108
2 feuilles



CHY 07

Dossier suivi par Frédéric GIMOND
Directeur Général des Services
Tel. 04 79 61 09 09
Fax 04 79 35 70 70
Courriel : fgimond@grand-lac.fr

Monsieur Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur
Marie de quartier du centre-ville
45, place Grenette
73000 CHAMBERY

Ref. : FGVR-39

Objet : réaménagement du nœud autoroutier
Chambéry Nord

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Pour des raisons matérielles, le conseil communautaire de Grand Lac, n'a pu se prononcer par délibération sur le sujet du réaménagement du nœud autoroutier Chambéry Nord.

Nous nous associons néanmoins totalement aux observations formulées par la commune de Voglans, membre de notre communauté d'agglomération, et après avoir pris connaissance du dossier présenté par la société AREA, nous émettons des réserves en matière environnementale : pollution de l'air et nuisances sonores.

Ce projet impacte notre territoire sur les points suivants :

- Augmentation du trafic sur l'A41 les prochaines années.
- Création d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Annecy : l'implantation de cette infrastructure sur la voie montante va contraindre les véhicules, et notamment les poids-lourds, à un redémarrage une fois le péage franchi. Les moteurs, très sollicités dans cette phase, vont inévitablement générer une pollution atmosphérique ainsi que des nuisances sonores importantes pour les habitations du hameau des Bouvards situés sur la partie gauche de l'A41 (sens montant) et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de cet axe autoroutier.
- C'est pourquoi, il est impératif que des équipements de protection sonore, type murs anti-bruit, soient installés sur cette zone par le pétitionnaire et que la chaussée soit recouverte d'un enrobé phonique.

Pour effectuer les travaux d'aménagement de la gare de péage, la contre allée devra être neutralisée pendant de nombreux mois. Il serait judicieux de prévoir la pose des ouvrages anti bruits (murs, merlons) pendant cette période.

Nous souhaitons être informés du plan de circulation prévu lors de la fermeture et demandons la remise en état de la voirie en fin de chantier.

- La suppression de la sortie sur la VRU à hauteur de la sortie 12 va produire une augmentation importante de trafic dans les zones d'activités des Landiers Nord et de la Françon, avec un engorgement des intersections et sorties de ces zones.
- Pour éviter cette situation nous demandons que le giratoire Belle Eau, prévu à hauteur de Belhome / Electrodépot, soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

1500 boulevard Lepic

CS 24680

73100 AIX-LES-BAINS CEDEX

Téléphone : 04 79 35 00 51
Fax : 04 79 35 70 70

www.grand-lac.fr

Nous vous rappelons qu'un permis de construire pour un ensemble commercial est délivré au niveau du giratoire et qu'il faudrait se rapprocher du pétitionnaire pour coordonner les travaux d'accès.

Un aménagement de la voirie reliant le rond-point de Villarcher à celui de Belle Eau avec neutralisation des traversées de chaussée de part et d'autre est à prévoir pour ne pas entraver les flux de circulation.

Dans le même objectif, il convient de réaliser une desserte de la zone de la Françon côté garages, par la contre allée d'entrée de Voglans depuis le rond-point de Villarcher et d'aménager le parking de covoiturage avant la fermeture de la sortie 12.

Nous souhaitons être associés à la préparation des plans de circulation prévus pendant ces travaux.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'assurance de nos salutations distinguées.

Claude GIROUD,
Pour le Président empêché,
Vice-Président délégué au Social



Claude

**GRAND
LAC**
COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION

1500 boulevard Lepic

C.S. 00000

73100 AIX-LES-BAINS CEDEX

Téléphone : 04 79 35 00 51
Fax : 04 79 35 70 70

www.grand-lac.fr

Le Vendredi 10 Août 2018 à 17 heures 30.

Le délai d'enquête étant expiré,

Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

Je, soussigné(e), M

déclare clos le présent registre qui a été mis à la disposition du public pendant 45 jours consécutifs,

du Mardi 27 au Vendredi 10 août 2018

de 8 heures à 17 heures d'ouverture

et de 8 heures à 17 heures

Les observations ont été consignées au registre par 6 personnes (pages nos à 1).

En outre, j'ai reçu 1 lettre ou notes écrites qui sont annexées au présent registre :

1 - Courriel en date du 10/01 de M. M. de Voglan (copie du registre).

2 - Lettre en date du 24/01 de M. M. de Voglan (copie du registre).

3 - Lettre en date du 30/01 de M. M. de Voglan.

4 - Courriel en date du 20/01 de M. M. de Voglan (copie du registre).

5 - Lettre en date du 02/08 de M. FRANCA (régulateur sur le registre de la Poste Services (copie du registre)).

6 01/08 Courriel de la mairie de Voglan

7 01/08 Courriel de Grand Lac Agglo.

8 06/08 Courriel de M. Girardin (régulateur sur le registre de la Poste Services (copie du registre)).

9 10/08 Courriel de M. Girardin (régulateur sur le registre de la Poste Services (copie du registre)).

Toutes pièces annexes au présent registre

Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE


Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

relatif à projet de remembrement du ruisseau
autorenouveau de Chambray

Enquête publique

- préalable à la déclaration d'utilité publique
- portant sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la Motte Servolex ^{et de Chambray}
- portant classement de voirie dans le
secteur autorenouveau

Le 30 Jan 2018 à 09:00, Pierre Le Doe
poursuivre en matière de la Note Seurlex

Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

Intervention de M. Pierre Rehaut - Jelt de l'Association
pour le développement des technologies commun.
Confirmer son intervention par email.

LMS 01

Le 30 juin 2018 à 14h45 Jeltos celle permence
Aucun observation manqué ayant été.

Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

Le 02 juillet 2018 : -
Le 03 juillet 2018 : -
Le 04 juillet 2018 : -
Le 05 juillet 2018 : -
Le 06 juillet 2018 : -
Le 07 juillet 2018 : -
Le 08 juillet 2018 : -

LMS 03

Nous vérifions nos demandes lors du conseil municipal de
le ville de la Note Seurlex le 3 août 2018, à Paris :

- le futur péage à direction d'Amey devant de s'écouler bien
avant le début de la coté pour permettre aux véhicules de se
lancer et modifier en vitesse en couloir selon des carterels,
- la plate-forme de couloirage se prend pas en coté de
direction Amey et se dirige à l'ouest la circulation des la
Note Seurlex !

• A noter aussi et il est étonnant que cette nouvelle n'ait pas été
partagée avec : Rougeri pas un acci direct, à l'initiative de notre

de l'adapte au le gce actuelle de la 1^{re}te Service?
Cett relation diminue et met les circulation penonées
des le gce actuelle et m le saché d'écen à la 1^{re}te Service,
particuliers ensembles ont bonair de Travail.

Pour le ditte utile

ls conseiltes municipaux de la 1^{re}te Service



P. Penigou



de 0/7/2018 - Jacques de Joubert
de n'importe quel 1^{er}
service de l'enquêter

le 10/07/2018 : -
le 11/07/2018 : -
le 12/07/2018 : -
le 13/07/2018 : -
le 16/07/2018 : -
le 17/07/2018 : -
le 18/07/2018 :

le 18/07/2018 a 14h00 J'ouvre la permanence
en milieu de la 1^{re}te Service

Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

10

OBSERVATIONS DU PUBLIC

pour prendre en considération vos remarques, consignées-les sur le présent registre ou adresser vous directement au commissaire-enquêteur.

Feuillet n° 1 - paragraphe

le 27 juin 2018 : —

le 28 juin 2018 : —

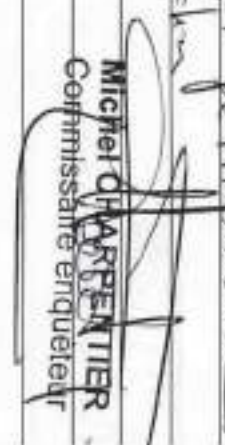
le 29 juin 2018 : —

le 30 juin 2018 : —

le 30 juin 2018 à 09 h 00 l'auré la 1^{re} permence
en même de la flotte sa d'explo


MICHEL CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

le 30/06/2018 à 14h45 l'adg all^e permence
Avec la recherche d'adch recherche


MICHEL CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

le 02 juillet 2018 : —

le 03 juillet 2018 : —

le 04 juillet 2018 : —

le 05 juillet 2018 : —

le 06 juillet 2018 : —

LMS 02

LMS 14

Observation extraite du registre "autorisation environnementale de La Motte-Servolex

Je prends connaissance de dossier relatif de la zone Habitat
le nouveau de Servolex je m'intéresse sur les mesures qui
seront prises concrètement et préciserait qu'est-ce la protection
visuelle et sonore durant les travaux, sur l'empasse des
surfaces agricoles ~~limitées~~ quelle surface existe protégée
sur ces parcelles situées à l'ouest du Château de Servolex
et quelles mesures seront prises pour l'audes d'impact visuel
et sonore de l'ouvrage terminé. Hat mobiliser la
création d'un bon de 1,50m de haut sur quelle
longueur et quelle intégration paysagère? - pour plus
d'information, je téléphonerai le 30/08 à la permanence
Mairie de Servolex 336 Chemin du Combe Noire
73290 La Motte-Servolex



l'annuaire APBACTE - habitants du nouveau
 Quelqu'un concerne traverser sur l'A43 battelle
 les legs - projet d'élargissement et de
 modification du tracé d'insertion -
 travaux côté nord du l'autoroute -
 - j'ai besoin d'un plan détaillé
 pour voir l'impact sur la végétation
 le nuit etc.

Au pied'hui l'autoroute est cachée derrière
 de vieux arbres, ça doit être en j'enche
 de la route de secours
 Voul-il être débarrassé?

Y a-t-il une possibilité de mieux
 le plateau de l'autoroute peut-il être élargi
 sans toucher au sous-sol.

Quelles sont les mesures pour limiter
 l'impact visuel, sonore et

de pollution pour l'agglomération
 habitées végétales existantes -

les habitants de la route sont déjà
 impactés par le projet local DVA
 TCU, surtout il peut être de la
 influence visuel et de la pollution
 sans avoir les règles de l'autoroute -
 le sens des axes, les plans clairs
 du projet "Pas besoin à l'existant -

Tous Colmen et 1^{er} de helier. Habitant au 349 rue de l'axe chambrey le vieux. Question sur l'impact pour que nous allons devoir jeter en plus du trafic actuel. une entrée au niveau du chesrou avec un redressement de véhicules pour enquête. quelle solution apporterons nous maintenant pour les passages de nuit aussi.

Mr ROGER Jean-Louis FASTHOTEL la Mairie de Sionex. J'ai été surpris de l'évolution du projet 2014 qui prévoyait le soulèvement du trafic "Anney" dans les deux sens - Chambrey -> Anney. Création d'un nouveau piézo "voies bouge" Anney -> chambrey. raccordement six niveau "Gueneles" d'accordement Chambrey derrière Promocash et

Cet itinéraire retenait toute ma coopération et mon approbation. Comme finalement il pouvait créer un flux nouveau et rentable à notre enclavement. Nous avons toujours souffert de l'abandon du pont et de la liaison la route entre FASTHOTEL et HYNDAY. En conclusion pourquoi ne déstabilise-t-on pas le trafic Anney chambrey avec un piézo individuel comme prévu au départ. On envoie le trafic d'Anney chambrey dans le piézo actuel ce qui est un non sens.

Je suis contre la suppression de l'accès URV -> Peugeot courte Paille qui a l'avantage de diviser par deux l'accès de la Zone. (A) le trafic se divise (B) Contingents (C) 10% tous sens (D) 50% de trafic humains (E) 50% de trafic humains

John Proekt:

CHSTO

Kilocal

B Traffic landier Nord + landier ouest

A

(Accès ferme)

A le Traffic et double car il est utilisé par deux destinations: landiers nord et landiers ouest

B landiers nord + landiers ouest + Zone = Bouchon

Plus d'accès direct au FASTHOTEL et Jean-Lain, Pomerash
d'EL IDYOTA etc.,

Il me semble inutile et préjudiciable d'investir dans un futur bouchon.

Je souhaite le maintien de l'accès actuel "Feuvert"

M^{re} FATICA Antoine - du à Sarah - Bellecombette -

LMS 07

Au vu du projet, il ne reprend pas pour moi part aux implications mineures, ~~en tant que~~ concernant

2 flux de circulation permettant à la fois la disparition et la reprise de personnes en permanence allant à Lyon dans des conditions sécuritaires et la dissociation des deux entées du projet via entées à la fois des flux de traffic supplémentaires. Si on est déjà bien chargé et une grosse difficulté d'entretien quand on vient d'Aix à Bains par la VRIU par exemple la B44.

La signalétique devra des fois saigner pour permettre de s'y retrouver et ne pas entraîner de conflits de voirie.

Pour conclure, étant au vu des enjeux environnementaux et des gains financiers par l'exploitation, ~~un certain~~ une aie du circuitage reprendant aux évolutions de la circulation serait le minimum à réaliser.

M

Nichol MARTIN Ingénieur Conseil

LMS 08

Projet à venir complètement en raison :

- de son insistance interne : il note des craillonnements récurrents alors que le projet se justifie par leur suppression

- de son insistance externe car il ne tient pas compte des derniers courbes liés par la fonctionnalité (la utilité et les déplacements) et par la géographie (même espace partagé).

Il faut une vision globale et intégratrice de tous les derniers pour faire de très grands écosystèmes et arriver à une multistabilité anti faisanite pour la utilité.

Proposition fait au une feuille A4 vers - vers comme table de départ du nécessaire travail de reception générale

Mc

RECONFIGURATION DU NOEUD AUTOROUTIER AU NORD DE CHAMBERY : ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

LMS 08 (suite)

Cette reconfiguration s'inscrit en fait dans un ensemble plus vaste de 6 dossiers connexes et interconnectés :

1. cette reconfiguration proprement dite, sa raison d'être se situant dans la **suppression des cisaillements considérés comme accidentogènes** au droit de la station de péage autoroutier de la Motte Servolex,
2. l'intégration des fonctions de **covoiturage** au droit de cette même station de péage, et sa réorganisation en ce sens,
3. le déplacement sur le terrain connexe des Epinettes du Service Départemental d'Incendie et de Secours (**SDIS**), avec ses besoins d'accès aussi rapides que possible,
4. le développement d'un **réseau de voies vertes** au nord de Chambéry, intégrant notamment la piste cyclable très fréquentée qui va au site de Savoie Technolac... (et qui ignore superbement la station de péage de la Motte alors qu'elle passe juste à côté !),
5. l'implantation d'un futur transport en commun de grande capacité en site propre (le **TramLac**) pour relier la ville de Chambéry au pôle de développement de Savoie Technolac, cette ligne ayant vocation à partir de Chambéry gare, à passer par la ZI de Bissy (avec ses voies ferrées en désherence) et à traverser la Motte Servolex avant de desservir, **intermodalité** et covoiturage obligent, la station de péage autoroutier de la Motte Servolex,
6. la **liaison directe par Pré Marquis** entre la zone des Landiers Nord d'une part et la Motte Servolex d'autre part, de façon à décharger substantiellement le diffuseur de la VRU au droit de cette commune.

Le projet officiel, qui ne voit les choses que par la petite lunette de l'AREA, n'est évidemment pas optimal pour les collectivités territoriales, et en particulier pour Chambéry Grand Lac. Il est même incohérent en interne dans la mesure où la reconfiguration du nœud autoroutier prévoit des cisaillements résiduels non-négligeables !!!

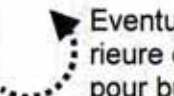
Et en externe, ce n'est guère mieux puisqu'il n'y a aucune perspective intégratrice des différents dossiers énumérés ci-dessus alors qu'ils partagent le même espace géographique et ont les mêmes fonctionnalités de déplacement et de mobilité.

Pourtant, on sait bien que l'intégration des dossiers dans une perspective cohérente initiale est le meilleur moyen de faire des économies considérables, en particulier par rapport à une approche séquentielle des différents dossiers.

Pour ces deux raisons : incohérence interne, incohérence externe, le projet officiel soumis à l'enquête publique devrait être complètement revu.

Le document joint fait une proposition qui pourrait être une bonne base de départ pour ce travail de reconception générale.

LEGENDE 2 :

-  Grande gare de covoiturage (sur l'ancienne bretelle d'Annecy)
-  Quais d'embarquement pour Lyon et Annecy
-  Quai de débarquement depuis Lyon et Annecy
-  Accès central à la gare de covoiturage. Gare possiblement à péage, en RdC ou jusqu'à R+2 ou +3
-  Eventuelle boucle supérieure de retournement pour bus Lyon-Annecy

Voie verte vers Technolac par digue gauche

Passerelle de Pré-Marquis à déplacer au droit du giratoire de Villarcher

Voie verte vers Servolex et la Motte nord

La Motte - Landiers Nord (par Pré Marquis et giratoires "Jean Lain" + "Opel")

TRAMLac vers La Motte et Chambéry gare (via la ZI de Bissy) avec station de correspondance multimodale au droit de la gare de covoiturage

La Leysse

Giratoire "Jean Lain"

Voie verte vers Aqualandiers (cf. pgrm RéALHisT)

VRU nord (vers le Bourget)

TRAMLac (vers Technolac, par digue droite actuelle)

Giratoire "Opel"

A 43 / A 41 : RECONFIGURATION MULTIMODALE DU NŒUD AUTOROUTIER AU NORD DE CHAMBERY

LEGENDE 1 :

-  Accès direct nouveau VRU vers Annecy (depuis le sud)
-  Accès nouveau VRU vers Annecy (depuis le nord) **sans aucun cisaillement** (contrairement au projet officiel alors que c'est, en principe, sa principale justification !!!)
- Accès depuis Annecy (vers nord et vers sud) : pas de changement

Accès nord SDIS par giratoire "Opel"

SDIS

Sortie sud SDIS

VRU sud (vers Chambéry)

Voie verte vers la ZI de l'Erier et la Motte sud

Voie verte vers Chambéry

le 18 juillet 2018 Je clore cette perennuer
d'interurbain. Juste

Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

le 19/07/2018 : -
le 20/07/2018 : -
le 21/07/2018 : -
le 23/07/2018 : -
le 24/07/2018 : -
le 25/07/2018 : -

LMS 09

J'ajoute que vos profils de ces travaux pour
enclue de protection acoustiques (écran, acoustes,
acoustiques) car le bruit est en augmentation et
la Note est censé être d'adossé à la note de
niveau de l'épave et la VRU, cela devient problématique
d'illo.

Pour moi ne pas avoir profils de ces travaux pour adossé
la type 4 Ténor qui s'attire à Note, comme cela a été
fait dans la BAV de l'autorité de Navenne.

24/07/2018

le 26/07/2018 : -
le 27/07/2018 : -
le 28/07/2018 : -

LMS 10

Reue. Gouverneur Association "Sud des Dunes" Applaudir
dans constatons que l'échec de la Seville en provenance d'Aix
a été approuvé conformément à nos observations faites dans notre
lettre du 13 juin 2018 au Préfet de Savoie. Toutefois il subsiste encore
le point (13.10) le plus acoustique et nous nous réveillons chaque
soir en pleine nuit et ces diacritiques nous ont été à la
Mairie sur ce pont noir. de même la Seville direction Amey

ne dispose pas d'une voie montante supplémentaire jusqu'au
déplacement en direction d'Aix (Lignes existantes $(1P2 + 1B3V)$)
nous demandons 2 voies $(P2 + V2)$ pour éviter de créer une zone
accidentogène des P2+V2 qui s'écrasent dans la montée
avec ligne bleue continue sur minimum 300 mètre
concernant le déplacement de la voie direction d'Aix
au niveau des Rameaux de SERVOLEX. aucune protection
personnè n'est prévue alors que la table en béton de déclat
réflecté est augmenté de plus de 10% sur cette portion
puisque une nouvelle voie est crée. L'étude architecte n'est
pas conforme à la réglementation des 25.05.1984 car des
logement principaux achetés au débours n'ont pas été aménagés
(ex maisons = 10 St. 55 St. 54. seule les niveaux au 2e étage)
+ maison Se sur 2 niveaux)

Quid des taux de concentration de NO_2 dépassés actuellement?
Quid des mesures les strictes avec gestion $+0,5 dB(A)$ c'est
à dire $\pm 25\%$ la marge d'appréciation fournie à NO_2/A // car $2dB(13)$
de $dB(11)$ et à la gestion inacceptable quand à la non
exécution de l'usage de COPERT V par réaliser les mesures!
L'ANEA est donc juge et partie, la concentration prend
manifestement avantage dans cette DUP!. Les niveaux sont
les ordres de projet... dommage une fin de plus.

Le 28.02.2018



Le 30/07/18 :

Le 31/07/18 :

LMS 11

Le 01/08/18: Concernant l'avis de concertation,

Le projet ne paraît pas fonctionnel.

En venant de Chamblay, comment accède t-on au

parking et comment repart-on vers Lyon ou Annecy.

Le parking central était un moyen d'évitement

pour faire ainsi bon. Idem! Parce que l'on avait
eu Chambéry, que l'on doit déposer ou
rechercher une personne et repartir vers Chambéry.
Il faut bien comprendre que le conducteur d'un
convictionnaire finit le trajet Lyon - Annecy acceptant
de déposer le convictionnaire sur le parking du péage
mais pas d'aller au parking de Chambéry ou de
Cantonniers.

Pour CERNANT 01/08/2018. 

Le 02/08/2018

Le 03/08/2018

Le 03/08/2018 à 14h00 pour la
poursuite en matière de l'ile Mottet-Servet

MICHEL CHAPPELIER
Commissaire enquêteur

Association Sud Lac Duver.

LMS 12

merci de passer un aménagement Gascogne
des hélas et nous de l'été car actuellement
il y a "beaucoup" et donc une image très
dégradée de notre Société pour les habitants qui
assistent de Lyon. Il faudrait imaginer des
réunions fréquentes qui regardent la Société
elle-même avec des visiteurs sur les produits
marchands. Cette à aménager avec quelques
pages et photos. Faut-il pour représenter
les alpages. Nous avons besoin de beaucoup d'outils
pour l'histoire de notre pays. Il faut donc
donner la meilleure image possible.

 Pour BOURGNEUX

Mairie de Quartier de
Chambéry-le-Vieux
ville de Chambéry

www.chambery.fr

servi par Martine MEYER

téléphone 04 79 62 24 54

mairie.chamberylevieux@mairie-chambery.fr

objet : Enquête publique nœud autoroutier

Chambéry le 1^{er} août 2018

A l'attention de
Monsieur le Commissaire Enquêteur
Enquête publique
Nœud autoroutier de Chambéry
Mairie de Quartier Centre-ville
45 place Grenette
73000 CHAMBERY

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

J'ai pris connaissance du dossier d'enquête publique concernant le nœud autoroutier lors d'une permanence en mairie de quartier Centre-ville.

L'examen de ce dossier m'amène à faire les remarques suivantes :

- L'aménagement d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Annecey prévoit la création d'un accès se faisant sur 2 voies parallèlement aux 4 voies de circulation existantes, rapprochant ainsi les voiries des habitations du village du Carre
- Sur ce nouvel accès positionné sur une voie montante, les conducteurs seront contraints d'accélérer de manière significative pour atteindre une vitesse leur permettant de s'insérer à la circulation principale. Cette accélération générera une nuisance sonore importante pour les habitations proches de ce secteur.

Ces éléments m'amènent à demander l'installation d'un équipement de protection sonore de la zone de péage jusqu'aux dernières habitations du village du Carre.

Je vous remercie donc de bien vouloir prendre en considération cette demande dans le cadre de l'enquête publique qui vous est confiée.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, à l'assurance de mes meilleurs sentiments.

Pour le Maire
par délégation
Patrick ROULET
Adjoint Spécial de Chambéry-le-Vieux



Nickel DÉUNIER. la Note Service.

Le projet ne me paraît pas satisfaisant pour la
votre œuvre :

- ③ la cible nous évoque assez bien la notion
engagée d'accident $\rightarrow$ étonnante.
- ③ la supposition de la zone de savoir-être et
conscience-Lyon et notamment avec la notion
de mobilité.
- ④⑤ ~~l'augmentation~~ le doublement de part et
ensemble une augmentation de trafic.

Cette autoroute est une source de bruit intense et
de pollution de l'air. L'augmentation du trafic
pourrait avoir de la même une réduction de la vitesse
en sortie de tunnel de l'ordre jusqu'à 100 km/h
à 90 km/h.

De plus l'implantation de ces antennes sur la
craie de la zone urbaine est insupportable.

Les ondes radio et les fils à la queue du lion
ont des effets de santé possibles et doivent
être pris en compte pour la santé publique.

Nick DÉUNIER.

h

Le 03/08/2018 à 17h00 je clos cette communication.

Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

MC

64.08.2018 —

66.08.2018 —

67.08.2018 —

68.8.2018 —

69.8.2018

610.08.2018

W

Le 9-8.2018

Le 10.08.2018

LMS 16

de 10 Août 2018.

• Dépose du courriel adressé au registre.

• Ne devrait-il pas plus judiciaire de déposer le préjugé son totale sur un autre secteur, plainte de St-Paul Trarant par exemple. Cela éviterait les malentendus sur les voies de Chevalier.

A. COTTE



Observation extraite du registre "enquête parcellaire" de La Motte-Servolex

Le Vendredi 10 Août 2018 à 17 heures 00.

Le délai d'enquête étant expiré,

je, soussigné(e), M **Michel CHARPENTIER**
Commissaire enquêteur

declare clos le présent registre qui a été mis à la disposition du public pendant 45 jours consécutifs,
du 27 juin 2018 au 10 Août 2018
de cour des heures d'habitués d'antenne au
et de publique à _____ heures _____.

Les observations ont été consignées au registre par 12 personnes (pages n°s 2 à 11).

En outre, j'ai reçu _____ lettres ou notes écrites qui sont annexées au présent registre :

1. - ~~Lettre~~ Not en date du 18/07/2018 de M. Archele MARTIN

2. - Lettre en date du 1^{er} août 2018 de M. Patrick Roulet

3. - Lettre en date du _____ de M. _____

4. - Lettre en date du _____ de M. _____

5. - Lettre en date du _____ de M. _____

signature

MICHEL CHARPENTIER
Commissaire enquêteur



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA SAVOIE

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES


Michel CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

Commune de : VOGLANS

REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE N° 1

AUTORISATION UNIQUE

Code de l'environnement – articles L214-1 à L21-6

Relatif à :

Réaménagement du noeud autoroutier de Chambéry

Enquête publique du mercredi 27 juin au vendredi 10 août 2018

CONCERNE L'ENQUÊTE PREALABLE A LA DUP

Arrêté d'ouverture d'enquête en date du 7 mai 2018

Commissaire(s)-enquêteur(s) ou commission d'enquête :

Monsieur Michel CHARPENTIER

Durée de l'enquête : 45 jours - ouverte du 27 juin au 10 août 2018 inclus

Siège de l'enquête : mairie de Chambéry (mairie de quartier du centre ville)

le 28 juin de 8h30 à 18h. NEANT

1629 juin de 166 à 18830 NEANT

Le 02 juillet de 16h à 18h30 NSANT

Le 03 juillet de 8h45 à 11h45. NEANT

le 05 juillet de 8h15 à 11h15 NEANT

le 06 juillet de 16h à 18h30

4. Alkyl groups are permanent

Arrière de Voplar

MICHEL CHARPENTIER
Commissaire enquêteur

A 16th page of M. Martin's letter.
36, April 18, 1914-15. ~~M. Martin~~ **VOG 01**

A 11⁴² quinzio d. A. Cinqu. 1872 alle 12. Balleone.

Construction d'un mur anti-éclat ou toute autre solution technique permettant de réduire les nuisances sonores de l'Alu à proximité des habitations. Une alternative permettant de substituer les Coats d'une isolation en laine de roche ou de laine de verre.

Shiva

Jeune Vierge natchez, juv. Boies Cloutier. 185' Allée des
Pépères et 212 Allée des Pépères. Contribution d'un mur
autour du site du séisme cordillère. Le bruit.

Nos maçons ont été contraintes en 1971/1972 et la partie
entourante était moirée. De plus des transferts ont
été faits, notamment un mur si l'autre côté de l'autoroute
et la dernière cernait donc la nuit.

Charter Group

Nafkha voiron

25



VOG 04

Nous habitons le lotissement des Bruineuses depuis 1981, le trafic auto-rouler s'est considérablement augmenté.

Par conséquent, ces nuisances sonores deviennent affligeamment supportables. Julie CHICOTTE.

A 18h30 de la celle pour nous

4 rue de la Courbe

Michel CHARPENTIER
Commissaire d'arrondissement

Le 09 juillet 2018 de 16h à 18h30

Par Mme TETAZ Isabelle et Hervé 199 chemin du Berlinguet "BOUVARD DESUS"

Construction à l'arrière d'un mur Anti-bruit cette Bouvard. Le Trafic autoroutier a considérablement augmenté. Nous avons énormément de bruit autour d'elle avec des fenêtres ouvertes. vraiment insupportable.

TETAZ



Le 10 juillet 2018 de 8h45 à 11h45 NEMT

Le 12 juillet 2018 de 8h45 à 11h45 NEMT

Le 13 juillet 2018 de 16h à 18h30 NEMT

Le 16 juillet 2018 de 16h à 18h30

VOG 05

Le 26 juillet 2018 de 8h45 à 14h45 NEMNT

Le 27 juillet 2018 de 16h à 18h30 NEMNT

Le 30 juillet 2018 de 16h à 18h30 NEMNT

Le 31 juillet 2018 de 8h45 à 14h45 NEMNT

Le 2 août 2018 de 8h45 à 14h45 NEMNT

Le 3 août 2018 de 16h à 18h30 NEMNT

Le 06 août 2018 de 16h à 18h30 NEMNT

Le 07 août 2018 de 8h45 à 14h45 ~~NEMNT~~

Le 09 août 2018 de 8h45 à 14h45 NEMNT

1 corrier (Ref 14/154/2018) ajouté

Le 10 août 2018 de 16h à 18h30

1 corrier ajouté 1 corrier ajouté

1 corrier ajouté 5 corriers ajoutés

1 corrier ajouté 3 corriers ajoutés

• M^r Convent Jacques 15 chemin des Vignes
73440 SALLANS.

VOG 09

Le conseil municipal d'Accey Chambrey
Annexé à la section de la gen de la page
Va engager des mesures pour enlever
plus d'élus la construction d'un nouveau
park pour les autobus de la commune
ce mesures n'ont pas été prises

Ken's Richard

Ms Adde de Bellevue 73420 VOCANS

VOG 10

L'ajout du réseau autoroutier augmentera sans aucun doute le trafic automobile en centre-bas (direction Amneux). Il est indispensable de construire une solution pour faire attendre ces nuisances.

BOCAIRIN Rene' the father 73420 Vaughan-

Herriale Garmitate Enpresen

VOG 11

Je souhaite souligner les points suivants d'importance
à la modification du Nœud Autoroute D
④ Augmentation de la tolérance et des conséquences
sur la santé humaine

C'est amplement viendra inévitablement
traverser la Préoccupante Collection de l'Autre tant
dit en cet endroit, au d'obligation, qui sera faite
aux Chasseurs de relancer leurs véhicules - dont les
Bois Caughy au pied de la forte cote qui conduit
sur la Hauteurs du Notre Compagne (de VBSIANS)
Exposition: Recollection de Notre réelle et directement
au la suite et de la Alentour pour une Hauteurs de l'agou
le Premier le docteur de l'agou et de

2. Augmentation de la Pollution sonore aux Bourneaux
Mars, ce voyage, ainsi à Villarsen avec un
engagement supplémentaire du Pont. Point existant -
A.R. Et A considérer que les Habitants de Bourneaux et
notamment Plus Mars - que son emplacement - ~~elle~~ fait
et l'autre de l'autre. Ne sont. Pas Elle - En
Nuisance sonne supplémentaire induit Par la
Construction de cette Nouvelle Breteille.

Étant donné la Nouvelle contrainte imposée aux Pids
 touchés de l'admission au Fief du cadastre de Bourneil
 ne va faire qu'ajouter à la nuisance déjà
 existante l'installation d'équipement de l'industrie

BURNIN René

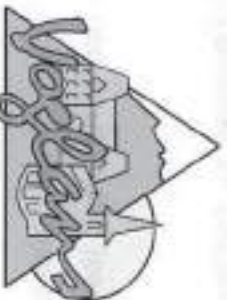
Proposition dans le cadre de la création de cette Nouvelle
Boutelle et l'équipement de l'installation Acoustique
d'autre fond. L'Auteur Environnementale relève
que ce projet induira une augmentation du trafic
proportionnelle à la prise en compte de la demande de
véhicules respect de la réglementation

3 Demande d'assurance pour la protection de
capitales de la source Publique Propriété de
Vogelom et Actuel en Bordure de PA 41

Proposition: AREA doit approuver l'assurance que le
Capitales Protégé par un ouvrage Macaronne en
Rivière de Taille Ne sera pas d'une manière ou
d'une autre détournée lors des Travaux sur l'
Rivière Pour la Création de la Nouvelle Boutelle
et surtout pour le décalage vers l'est de la Rivière
Communale reliant le RD 40 au chemin
de Semmar à Vogelom

4 Traitement Architectural du ouvrage et
Respect de la loi du 4 Août 1994 Relative à
l'emploi de la langue Française
le Maître d'ouvrage s'engage en page 45 du Projet
Mise à l'enquête (Pièce 1) vouloir approuver le
Plan de l'ouvrage Text. en l'Alphabétique avec
dessein de chemin sur le Plan de l'ouvrage
Proposition la Rivière d'ouvrage doit être ligée
à l'ouvrage uniquement la langue Française

M^r René Burnin 13400 Vogelom



Téléphone : 04 79 54 40 58
Télécopie : 04 79 54 45 65

Voglans, le 07/08/2018

VOG 12

A l'attention de M. le Commissaire enquêteur
Réaménagement du nœud autoroutier
de Chambéry Nord

Réf. : 1H/164/2018

Monsieur,

Après avoir pris connaissance du dossier présenté par la société AREA pour le réaménagement du nœud autoroutier Chambéry Nord, nous émettons des réserves en matière environnementale : pollution de l'air et nuisances sonores.

Ce projet impacte la commune sur les points suivants :

- Augmentation du trafic sur l'A41 les prochaines années.
- Création d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Annecy : l'implantation de cette infrastructure sur la voie montante va obliger les véhicules, et notamment les poids-lourds, à un redémarrage une fois le péage franchi. Les moteurs, très sollicités dans cette phase, vont inmanquablement générer une pollution atmosphérique ainsi que des nuisances sonores importantes pour les habitations du hameau des Bouvards situés sur la partie gauche de l'A41 (sens montant) et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de cet axe autoroutier.

C'est pourquoi, il est impératif que des équipements de protection sonore, type murs antibruit, soient installés sur cette zone par le pétitionnaire, et que la chaussée soit recouverte d'un enrobé phonique.

Pour effectuer les travaux d'aménagement de la gare de péage, la contre-allée devra être neutralisée pendant de nombreux mois. Il serait judicieux de prévoir la pose des ouvrages antibruit (murs, merlons) pendant cette période.

Nous souhaitons être informés du plan de circulation prévu lors de la fermeture et demandons la remise en état de la voirie en fin de chantier.

- La suppression de la sortie sur la VRU à hauteur de la sortie 12 va produire une augmentation importante du trafic dans les zones d'activités des Landiers Nord et de la Françon, avec un engorgement des intersections et sorties de ces zones.

Pour éviter cette situation nous demandons que le giratoire Belle Eau, prévu à hauteur de Belhorne / Electrodepot, soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

Nous vous rappelons qu'un permis de construire pour un ensemble commercial est délivré au niveau du giratoire et qu'il faudrait se rapprocher du pétitionnaire pour coordonner les travaux d'accès.

Un aménagement de la voirie reliant le rond-point de Villarcher à celui de Belle Eau, avec neutralisation des traversées de chaussée de part et d'autre, est à prévoir pour ne pas entraver les flux de circulation.

Dans le même objectif, il convient de réaliser une desserte de la zone de la Françon côté garages, par la contre-allée d'entrée de Voglians depuis le rond-point de Villarcher et d'aménager le parking de covoiturage avant la fermeture de la sortie 12.

Nous souhaitons être associés à la préparation des plans de circulation prévus pendant ces travaux.

Certain de votre compréhension, je vous prie d'agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Maire,

Yves MERCIER



REQUÊTE DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE POUR LE REAMENAGEMENT DU NOEUD AUTOROUTIER CHAMBERY NORD

Après avoir pris connaissance du dossier présenté par la société AREA pour le réaménagement du nœud autoroutier Chambéry Nord, nous émettons des réserves en matière environnementale : pollution de l'air et nuisances sonores.

Ce projet impacte la commune sur les points suivants :

- Augmentation du trafic sur l'A41 les prochaines années.
- Création d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Anney : l'implantation de cette infrastructure sur la voie montante va obliger les véhicules, et notamment les poids-lourds, à un redémarrage une fois le péage franchi. Les moteurs, très sollicités dans cette phase, vont inmanquablement générer une pollution atmosphérique ainsi que des nuisances sonores importantes pour les habitations du hameau des Bouvards situés sur la partie gauche de l'A41 (sens montant) et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de cet axe autoroutier.

C'est pourquoi, il est impératif que des équipements de protection sonore, type murs anti-bruit, soient installés sur cette zone par le pétitionnaire.

- La suppression de la sortie sur la VRU à hauteur de la concession Peugeot va produire une augmentation importante de trafic dans les zones d'activités des Landiers Nord et de la Françon avec un engorgement des intersections et sorties de ces zones.

Pour éviter cette situation nous demandons que le giratoire Belle Eau, prévu à hauteur de Belhomme / Electrodepot, soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

Marlene Bernon Jue Adjointe 

NOM Prénom	Adresse	Signature
GAUTHIE Servie	8a rue Centrale 73400 VOGANS	
Lahmadi Omane Elie	63 Allée des 3 Clochers 43420 VOGANS	
JAUSSEYRAND Elphon	65 Allée des 3 Clochers 73520 VOTIGNY	
Johin Jean-Yves	20 rue des Murs deches	
VIOLET Dominique	193 Allée des 3 Clochers	
Hausen Daniel	202 Allée des 3 Clochers	
HAUSEN Nadine	1	

CHRIS JENNIFER	104 allée des 8 clochers voilans	G. GILLOIS
CHIANI DORNEAU	11 11 1	~~_____~~
COPILETTE STAN	82	COPILETTE
Salim Sylvestre	200 Allée des 8 clochers Laplan	~~_____~~
Filiel Soma	58 allée des 8 clochers voilans	~~_____~~
Filiel J-MARC	58 allée des 8 clochers voilans	J. M. L.
CA BERT FRA GAK	56 allée des 8 clochers voilans	~~_____~~
SACOUENARD PH	30 allée des 8 clochers voilans	~~_____~~
DEMARIE B.	103 L'Orée du lac	~~_____~~
RUBIZZI	110 L'Orée du lac	~~_____~~
RUBIZZI	120 L'Orée du lac	A. RUBIZZI
RUBIZZI	120 L'Orée du lac	~~_____~~
RUB. 221	120 L'Orée du lac	~~_____~~
ONIA	L'Orée du lac	~~_____~~
RUSS	202 allée L'Orée du lac	~~_____~~
RUSSO L.	202 allée L'Orée du lac	~~_____~~
BEON, J.	184 allée L'Orée du lac	~~_____~~
ARTENSON SEMA	205 Allée L'Orée du lac	~~_____~~
GALLINIER Joffine	252 Allée du lac	~~_____~~
ORCEL	53 allée du lac	~~_____~~

REQUÊTE DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE POUR LE REAMENAGEMENT DU NOEUD AUTOROUTIER CHAMBERY NORD

Après avoir pris connaissance du dossier présenté par la société AREA pour le réaménagement du nœud autoroutier Chambéry Nord, nous émettons des réserves en matière environnementale : pollution de l'air et nuisances sonores.

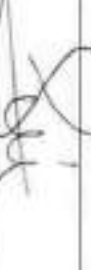
Ce projet impacte la commune sur les points suivants :

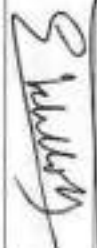
- > Augmentation du trafic sur l'A41 les prochaines années.
- > Création d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Annecy : l'implantation de cette infrastructure sur la voie montante va obliger les véhicules, et notamment les poids-lourds, à un redémarrage une fois le péage franchi. Les moteurs, très sollicités dans cette phase, vont inévitablement générer une pollution atmosphérique ainsi que des nuisances sonores importantes pour les habitations du hameau des Bouvards situés sur la partie gauche de l'A41 (sens montant) et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de cet axe autoroutier.

C'est pourquoi, il est impératif que des équipements de protection sonore, type murs anti-bruit, soient installés sur cette zone par le pétitionnaire.

- > La suppression de la sortie sur la VRU à hauteur de la concession Peugeot va produire une augmentation importante de trafic dans les zones d'activités des Landiers Nord et de la Françon avec un engorgement des intersections et sorties de ces zones.

Pour éviter cette situation nous demandons que le giratoire Belle Eau, prévu à hauteur de Belhome / Electrodépot, soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

NOM Prénom	Adresse	Signature
BURY Pascal	49 allée de l'Acédu lac 73400 Voglans.	
Buis Pascal	45 Allée Angèle de la Roche Journay	
BRUN Hubert	258 allée de la Roche du lac Journay	
BRUN Nargone	258 allée de l'Once du lac Voglans	
Blum Cheval	258 allée de l'Once du lac Voglans	
ALLAN Sarah	15 Allée l'Once du lac	
ALLAN Massika	15 Allée l'Once du lac	

SUAREZ, Jeanne	15 Allée de l'oiseau du lac	
THIBREY-SOHNKEIT cascade	135 Allée des Affrèes du lac 73420 Veyrins	
Riordan Quehin	354 Allée de l'oiseau du lac 73420 Veyrins	
SEBILLOTTE Eric	346 allée de l'oiseau du lac 73420 VEYRINS	
Freemond, Michel	52 Allée de l'oiseau du lac	
Freemond, Monique	62 Allée de l'oiseau du lac	
ORAEZ Patricia	53 Allée de l'oiseau du lac	

REQUÊTE DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE POUR LE REAMENAGEMENT DU NOEUD AUTOROUTIER CHAMBERY NORD

Après avoir pris connaissance du dossier présenté par la société AREA pour le réaménagement du nœud autoroutier Chambéry Nord, nous émettons des réserves en matière environnementale : pollution de l'air et nuisances sonores.

Ce projet impacte la commune sur les points suivants :

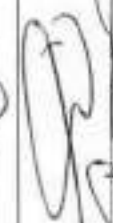
- Augmentation du trafic sur l'A41 les prochaines années.
- Création d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Annecey : l'implantation de cette infrastructure sur la voie montante va obliger les véhicules, et notamment les poids-lourds, à un redémarrage une fois le péage franchi. Les moteurs, très sollicités dans cette phase, vont inévitablement générer une pollution atmosphérique ainsi que des nuisances sonores importantes pour les habitations du hameau des Bouvards situés sur la partie gauche de l'A41 (sens montant) et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de cet axe autoroutier.

C'est pourquoi, il est impératif que des équipements de protection sonore, type murs anti-bruit, soient installés sur cette zone par le pétitionnaire.

- La suppression de la sortie sur la VRU à hauteur de la concession Peugeot va produire une augmentation importante de trafic dans les zones d'activités des Landiers Nord et de la Françon avec un engorgement des intersections et sorties de ces zones.

Pour éviter cette situation nous demandons que le giratoire Belle Eau, prévu à hauteur de Belhome / Electrodépot, soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

NOM Prénom	Adresse	Signature
TETAZ Isabelle	133 chemin du Belinget Vocans	
TETAZ Hugué	133 chemin du Belinget Vocans	
TETAZ Olympe	199 chemin du Belinget 73420 Vocans	
TETAZ Léa	199 chemin du Belinget 73420 Vocans	
CHAFFARDON Pierre	198 chemin du Belinget 73420 Vocans	
Béronie Catherine	198 ch. Belinget 73420 Vocans	
RÉYRAND Naëli	183 chemin du Belinget 73420 Vocans	

Pascal REYNAUD	183 chemin du Berlinguet 73420 Voglans	
Edelle BOUTER	158 chemin du Berlinguet 73420 VOGLANS	
Belletier ferdinand	158 ch du Berlinguet 73420 Voglans	
Bollat cedric	des Carvats doms 158 ch du Berlinguet	
ZANCAIRO Sylvain	121 chemin du Berlinguet	
Sor. Duval D tiffony	121 chemin du Berlinguet	
Zamcaneva Benuella	75 chemin du Berlinguet	
Zamcaneva Adrien	75 du du Berlinguet	
ZANCAIRO S. Paul	75 ch du Berlinguet	
DONNET Anne-Françoise	97, chemin du Berlinguet	
BENOITE John et Aurélie	308 ch du Berlinguet	
Deroux Aloy	308 ch du Berlinguet	
BENOITE Louis	198 chemin du Berlinguet	
Bisio Nelly	306 ch du Berlinguet	
Anthony Faur	198 chemin du Berlinguet	
PIGNOT Jeanine	161 chemin du Berlinguet 73420 Voglans	
RICHAUD Yves	185 allée de Bellevue 73420 VOGLANS	
BURTIN Pierre Voglans	100 chemin de la Combe 73420 Voglans	

REQUÊTE DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE POUR LE REAMENAGEMENT DU NOEUD AUTOROUTIER CHAMBERY NORD

Après avoir pris connaissance du dossier présenté par la société AREA pour le réaménagement du nœud autoroutier Chambéry Nord, nous émettons des réserves en matière environnementale : pollution de l'air et nuisances sonores.

Ce projet impacte la commune sur les points suivants :

- Augmentation du trafic sur l'A41 les prochaines années.
- Création d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Annecy : l'implantation de cette infrastructure sur la voie montante va obliger les véhicules, et notamment les poids-lourds, à un redémarrage une fois le péage franchi. Les moteurs, très sollicités dans cette phase, vont inmanquablement générer une pollution atmosphérique ainsi que des nuisances sonores importantes pour les habitations du hameau des Bouvards situés sur la partie gauche de l'A41 (sens montant) et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de cet axe autoroutier.

C'est pourquoi, il est impératif que des équipements de protection sonore, type murs anti-bruit, soient installés sur cette zone par le pétitionnaire.

- La suppression de la sortie sur la VRU à hauteur de la concession Peugeot va produire une augmentation importante de trafic dans les zones d'activités des Landiers Nord et de la Françon avec un engorgement des intersections et sorties de ces zones.

Pour éviter cette situation nous demandons que le giratoire Belle Eau, prévu à hauteur de Belhomme / Electrodépot, soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

NOM Prénom	Adresse	Signature
Alvaro Nikolai	95, Allée de Bellevue 73420 NOGINS.	N. Nikolai
Maïté Florie	179 allée de Bellevue 73420 NOGINS	Maïté Florie
CHARRET JACQUES	183 Allée Bellevue 73420 NOGINS	CHARRET
RICHARD KEVIN	185 allée Bellevue 73420 NOGINS	RICHARD
COHENDET David	191 allée Bellevue 73420 NOGINS	COHENDET
Esther Serge	189 Allée de Bellevue 73420	Esther

REQUÊTE DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE POUR LE REAMENAGEMENT DU NOEUD AUTOROUTIER CHAMBERY NORD

Après avoir pris connaissance du dossier présenté par la société AREA pour le réaménagement du nœud autoroutier Chambéry Nord, nous émettons des réserves en matière environnementale : pollution de l'air et nuisances sonores.

Ce projet impacte la commune sur les points suivants :

- Augmentation du trafic sur l'A41 les prochaines années.
- Création d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Annecy : l'implantation de cette infrastructure sur la voie montante va obliger les véhicules, et notamment les poids-lourds, à un redémarrage une fois le péage franchi. Les moteurs, très sollicités dans cette phase, vont inmanquablement générer une pollution atmosphérique ainsi que des nuisances sonores importantes pour les habitations du hameau des Bouvards situés sur la partie gauche de l'A41 (sens montant) et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de cet axe autoroutier.

C'est pourquoi, il est impératif que des équipements de protection sonore, type murs anti-bruit, soient installés sur cette zone par le pétitionnaire.

- La suppression de la sortie sur la VRU à hauteur de la concession Peugeot va produire une augmentation importante de trafic dans les zones d'activités des Landiers Nord et de la Françon avec un engorgement des intersections et sorties de ces zones.

Pour éviter cette situation nous demandons que le giratoire Belle Eau, prévu à hauteur de Belhome / Electrodépot, soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

NOM Prénom	Adresse	Signature
VOIRON Nathalie	212 allée des Piménères 73420 VIGRANS	Le 08/08/18 N.V.
CHIOCCIO Robert	164 allée des Piménères 73420 VIGRANS	Le 08/08/18 R. Chioccio
FRECHIN Jean Henri	122 allée des Bouvards	Le 08/08/18 J. Frechin
ABER Chaïron	61 allée des Piménères	Le 08/08/18 C. Aber
MARTIN Georges	36 Allée des Piménères	Le 08/08/18 G. Martin
JACQUET Gisèle	36 Allée des Piménères	Le 08/08/18 G. Jacquet
UMET Félisa	75 allée des Piménères	Le 08/08/18 F. Umet

Mr. Al.	"	"	Smith
Mr. & Mrs.	"	"	Wells
Mr. Sedor	"	"	Wells
Mr. Héline	"	"	Wells
Mr. Clavel	185 Allée des Bonheurs	"	Wells
Mr. Rich	"	"	Wells
Mr. Dorian	155 Allée des Bonheurs	"	Wells
Mr. Edouard	idem.	"	Wells
Mr. Clavel	les Pionniers	"	Wells
Mr. Dorian	ce	"	Wells

REQUÊTE DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE POUR LE REAMENAGEMENT DU NOEUD AUTOROUTIER CHAMBERY NORD

Après avoir pris connaissance du dossier présenté par la société AREA pour le réaménagement du nœud autoroutier Chambéry Nord, nous émettons des réserves en matière environnementale : pollution de l'air et nuisances sonores.

Ce projet impacte la commune sur les points suivants :

- Augmentation du trafic sur l'A41 les prochaines années.
- Création d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Anney : l'implantation de cette infrastructure sur la voie montante va obliger les véhicules, et notamment les poids-lourds, à un redémarrage une fois le péage franchi. Les moteurs, très sollicités dans cette phase, vont inmanquablement générer une pollution atmosphérique ainsi que des nuisances sonores importantes pour les habitations du hameau des Bouvards situés sur la partie gauche de l'A41 (sens montant) et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de cet axe autoroutier.

C'est pourquoi, il est impératif que des équipements de protection sonore, type murs anti-bruit, soient installés sur cette zone par le pétitionnaire.

- La suppression de la sortie sur la VRU à hauteur de la concession Peugeot va produire une augmentation importante de trafic dans les zones d'activités des Landiers Nord et de la Françon avec un engorgement des intersections et sorties de ces zones.

Pour éviter cette situation nous demandons que le giratoire Belle Eau, prévu à hauteur de Belhome / Electrodépot, soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

NOM Prénom	Adresse	Signature
GULIAN CAROLINE	112 Allée des Grisières 73420 VOGANS	
CAMELIN Bernard	138 Allée J. Guerin 73420 VOGANS	
SOUMDARADJOU Mallige	124, Allée des Cerisiers 73420 VOGANS.	
GRASCHETTI Sylvain	60 Allée des Cerisiers 73420 VOGANS	
ELANFESLLO	36 Allée des Grisières 73420 VOGANS	
SEURDAMARADJOU Michel	124, Allée des Cerisiers 73420 VOGANS	
POBIVOT	49, Allée des Cerisiers 73420 VOGANS	

[illegible]

REQUÊTE DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE POUR LE REAMENAGEMENT DU NOEUD AUTOROUTIER CHAMBERY NORD

Après avoir pris connaissance du dossier présenté par la société AREA pour le réaménagement du nœud autoroutier Chambéry Nord, nous émettons des réserves en matière environnementale : pollution de l'air et nuisances sonores.

Ce projet impacte la commune sur les points suivants :

- Augmentation du trafic sur l'A41 les prochaines années.
- Création d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Annecy : l'implantation de cette infrastructure sur la voie montante va obliger les véhicules, et notamment les poids-lourds, à un redémarrage une fois le péage franchi. Les moteurs, très sollicités dans cette phase, vont immanquablement générer une pollution atmosphérique ainsi que des nuisances sonores importantes pour les habitations du hameau des Bouvards situés sur la partie gauche de l'A41 (sens montant) et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de cet axe autoroutier.

C'est pourquoi, il est impératif que des équipements de protection sonore, type murs anti-bruit, soient installés sur cette zone par le pétitionnaire.

- La suppression de la sortie sur la VRU à hauteur de la concession Peugeot va produire une augmentation importante de trafic dans les zones d'activités des Landiers Nord et de la Françon avec un engorgement des intersections et sorties de ces zones.

Pour éviter cette situation nous demandons que le giratoire Belle Eau, prévu à hauteur de Belhome / Electrodepot, soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

NOM Prénom	Adresse	Signature
MARONIA M. Christine	45 Allée du domaine des masettes 73420 VOGLANS	
BORDE Hélène	66, allée du domaine des masettes 73480 VOGLANS	
SILVERSTE Alexandra	118 allée du domaine des masettes 73420 VOGLANS	
Bouvard Stéphanie	55 allée du domaine des masettes 73480 VOGLANS	
Thivol Jean-François	121, Allée du domaine des masettes 73420 VOGLANS	
SICOLI Cyrille	99 Allée du domaine des masettes 73420 VOGLANS	
GENET Marie	413 Rue de la Madiran 73000 CHAMBERY	

[illegible]

Amorce au registre le 01/08/2018

REQUÊTE DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE POUR LE REAMENAGEMENT DU NOEUD AUTOROUTIER CHAMBERY NORD

Après avoir pris connaissance du dossier présenté par la société AREA pour le réaménagement du nœud autoroutier Chambéry Nord, nous émettons des réserves en matière environnementale : pollution de l'air et nuisances sonores.

Ce projet impacte la commune sur les points suivants :

- Augmentation du trafic sur l'A41 les prochaines années.
- Création d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Annecy : l'implantation de cette infrastructure sur la voie montante va obliger les véhicules, et notamment les poids-lourds, à un redémarrage une fois le péage franchi. Les moteurs, très sollicités dans cette phase, vont inévitablement générer une pollution atmosphérique ainsi que des nuisances sonores importantes pour les habitations du hameau des Bouvards situés sur la partie gauche de l'A41 (sens montant) et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de cet axe autoroutier.

C'est pourquoi, il est impératif que des équipements de protection sonore, type murs anti-bruit, soient installés sur cette zone par le pétitionnaire.

- La suppression de la sortie sur la VRU à hauteur de la concession Peugeot va produire une augmentation importante de trafic dans les zones d'activités des Landiers Nord et de la Françon avec un engorgement des intersections et sorties de ces zones.

Pour éviter cette situation nous demandons que le giratoire Belle Eau, prévu à hauteur de Belhome / Electrodépot, soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

NOM Prénom	Adresse	Signature
VAILLON Frédéric	8 Chemin Perrelles	
BOUTEUX Dominique	86 Chemin Perrelles	
VALLENTIN Georges	86 Chemin des Perrelles	
VALLENTIN Sabine	102 Chemin Perrelles	
Quillet Michel	530 Chemin Sourug	
HOLLAND Michel	536 ch. de Sourug	
GEU SON Alain	546 ch. de Sourug	

Pearlshell

Council

[illegible]

REQUÊTE DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE POUR LE REAMENAGEMENT DU NOEUD AUTOROUTIER CHAMBERY NORD

Après avoir pris connaissance du dossier présenté par la société AREA pour le réaménagement du noeud autoroutier Chambéry Nord, nous émettons des réserves en matière environnementale : pollution de l'air et nuisances sonores.

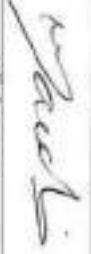
Ce projet impacte la commune sur les points suivants :

- Augmentation du trafic sur l'A41 les prochaines années.
- Création d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Annecy : l'implantation de cette infrastructure sur la voie montante va obliger les véhicules, et notamment les poids-lourds, à un redémarrage une fois le péage franchi. Les moteurs, très sollicités dans cette phase, vont inmanquablement générer une pollution atmosphérique ainsi que des nuisances sonores importantes pour les habitations du hameau des Bouvards situés sur la partie gauche de l'A41 (sens montant) et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de cet axe autoroutier.

C'est pourquoi, il est impératif que des équipements de protection sonore, type murs anti-bruit, soient installés sur cette zone par le pétitionnaire.

- La suppression de la sortie sur la VRU à hauteur de la concession Peugeot va produire une augmentation importante de trafic dans les zones d'activités des Landiers Nord et de la Françon avec un engorgement des intersections et sorties de ces zones.

Pour éviter cette situation nous demandons que le giratoire Belle Eau, prévu à hauteur de Belhomme / Electrodépot, soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

NOM Prénom	Adresse	Signature
ELHOMRE Jaurfa	35 Place de l'Eglise 73420 VOGELANS	
Rabah ELHOMRE	" "	
FACHIN Jean-Lo	Jardins du Couët rue Centrale VOGELANS	
ELHOMRE Raphaël	100 rue Centrale VOGELANS	
ELHOMRE Jean-Min	Rue Françon VOGELANS	

REQUÊTE DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE POUR LE REAMENAGEMENT DU NOEUD AUTOROUTIER CHAMBERY NORD

Après avoir pris connaissance du dossier présenté par la société AREA pour le réaménagement du nœud autoroutier Chambéry Nord, nous émettons des réserves en matière environnementale : pollution de l'air et nuisances sonores.

Ce projet impacte la commune sur les points suivants :

- > Augmentation du trafic sur l'A41 les prochaines années.
- > Création d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Annecy : l'implantation de cette infrastructure sur la voie montante va obliger les véhicules, et notamment les poids-lourds, à un redémarrage une fois le péage franchi. Les moteurs, très sollicités dans cette phase, vont inévitablement générer une pollution atmosphérique ainsi que des nuisances sonores importantes pour les habitations du hameau des Bouvards situés sur la partie gauche de l'A41 (sens montant) et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de cet axe autoroutier.

C'est pourquoi, il est impératif que des équipements de protection sonore, type murs anti-bruit, soient installés sur cette zone par le pétitionnaire.

- > La suppression de la sortie sur la VRU à hauteur de la concession Peugeot va produire une augmentation importante de trafic dans les zones d'activités des Landiers Nord et de la Françon avec un engorgement des intersections et sorties de ces zones.

Pour éviter cette situation nous demandons que le giratoire Belle Eau, prévu à hauteur de Belhome / Electrodépot, soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

NOM Prénom	Adresse	Signature
LEIRIA - Florean	153, rue de la Bouche des Voleurs 73420 Voleurs	
LEIRIA - Anandine	153, rue de la Bouche des Voleurs 73420 Voleurs	
Pauze - Julien	36, Allée des Voleurs 73420 Voleurs	
MONTENET Coraline	36, Allée des Voleurs 73420 Voleurs	
TOURNIE Leïla	54, Allée des Voleurs 73420 Voleurs	
CHAUDET Lionel	54, Allée des Voleurs 73420 Voleurs	

REQUÊTE DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE POUR LE REAMENAGEMENT DU NOEUD AUTOROUTIER CHAMBERY NORD

Après avoir pris connaissance du dossier présenté par la société AREA pour le réaménagement du noeud autoroutier Chambéry Nord, nous émettons des réserves en matière environnementale : pollution de l'air et nuisances sonores.

Ce projet impacte la commune sur les points suivants :

- Augmentation du trafic sur l'A41 les prochaines années.
- Création d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Annecy : l'implantation de cette infrastructure sur la voie montante va obliger les véhicules, et notamment les poids-lourds, à un redémarrage une fois le péage franchi. Les moteurs, très sollicités dans cette phase, vont inmanquablement générer une pollution atmosphérique ainsi que des nuisances sonores importantes pour les habitations du hameau des Bouvards situés sur la partie gauche de l'A41 (sens montant) et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de cet axe autoroutier.

C'est pourquoi, il est impératif que des équipements de protection sonore, type murs anti-bruit, soient installés sur cette zone par le pétitionnaire.

- La suppression de la sortie sur la VRU à hauteur de la concession Peugeot va produire une augmentation importante de trafic dans les zones d'activités des Landiers Nord et de la Françon avec un engorgement des intersections et sorties de ces zones.

Pour éviter cette situation nous demandons que le giratoire Belle Eau, prévu à hauteur de Belhome / Electrodépot, soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

NOM Prénom	Adresse	Signature
POULIER Andrea	25CHEMIN DES CARDIENES	
POULIER Stéphanie	29CHARENIN DES CARIENES	
Camel Danielle	299 Rue Bouvards desous Vograns	Camel 
Boudier Georges	299 Rue Bouvards desous	

Annonce au registre le 01/08/2018

REQUÊTE DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE POUR LE REAMENAGEMENT DU NOEUD AUTOROUTIER CHAMBERY NORD

Après avoir pris connaissance du dossier présenté par la société AREA pour le réaménagement du nœud autoroutier Chambéry Nord, nous émettons des réserves en matière environnementale : pollution de l'air et nuisances sonores.

Ce projet impacte la commune sur les points suivants :

Augmentation du trafic sur l'A41 les prochaines années.

- Création d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Anney : l'implantation de cette infrastructure sur la voie montante va obliger les véhicules, et notamment les poids-lourds, à un redémarrage une fois le péage franchi. Les moteurs, très sollicités dans cette phase, vont inévitablement générer une pollution atmosphérique ainsi que des nuisances sonores importantes pour les habitations du hameau des Bouvards situés sur la partie gauche de l'A41 (sens montant) et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de cet axe autoroutier.

C'est pourquoi, il est impératif que des équipements de protection sonore, type murs anti-bruit, soient installés sur cette zone par le pétitionnaire.

- La suppression de la sortie sur la VRU à hauteur de la concession Peugeot va produire une augmentation importante de trafic dans les zones d'activités des Landiers Nord et de la Françon avec un engorgement des intersections et sorties de ces zones.

Pour éviter cette situation nous demandons que le giratoire Belle Eau, prévu à hauteur de Belhome / Electrodepot, soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

NOM Prénom	Adresse	Signature
Boelle Sandrine	191 rue de la Plaine 13120 L'Espérance	
Forêtier Fleur	77 allée de l'Océan du lac 73420 Varames	

REQUÊTE DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE POUR LE REAMENAGEMENT DU NOEUD AUTOROUTIER CHAMBERY NORD

Après avoir pris connaissance du dossier présenté par la société AREA pour le réaménagement du nœud autoroutier Chambéry Nord, nous émettons des réserves en matière environnementale : pollution de l'air et nuisances sonores.

Ce projet impacte la commune sur les points suivants :

- Augmentation du trafic sur l'A41 les prochaines années.
- Création d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Annecy : l'implantation de cette infrastructure sur la voie montante va obliger les véhicules, et notamment les poids-lourds, à un redémarrage une fois le péage franchi. Les moteurs, très sollicités dans cette phase, vont inmanquablement générer une pollution atmosphérique ainsi que des nuisances sonores importantes pour les habitations du hameau des Bouvards situés sur la partie gauche de l'A41 (sens montant) et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de cet axe autoroutier.

C'est pourquoi, il est impératif que des équipements de protection sonore, type murs anti-bruit, soient installés sur cette zone par le pétitionnaire.

- La suppression de la sortie sur la VRU à hauteur de la concession Peugeot va produire une augmentation importante de trafic dans les zones d'activités des Landiers Nord et de la Françon avec un engorgement des intersections et sorties de ces zones.

Pour éviter cette situation nous demandons que le giratoire Belle Eau, prévu à hauteur de Belhome / Electrodépot, soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

NOM Prénom	Adresse	Signature
Boudt Thérèse	175 rue centrale	Boudt
VINCENT Henri	820 rue Deudun Chat	
COTU Jean-E	366 Rue Centrale	
Pico Silvia	366 Rue Centrale	
Borzer Perrine	37 rue Centrale	
VINCENT Paulette	52 rue Centrale	
VINCENT Jeanne	52 rue Centrale	

REQUÊTE DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE POUR LE REAMENAGEMENT DU NOEUD AUTOROUTIER CHAMBERY NORD

Après avoir pris connaissance du dossier présenté par la société AREA pour le réaménagement du nœud autoroutier Chambéry Nord, nous émettons des réserves en matière environnementale : pollution de l'air et nuisances sonores.

Ce projet impacte la commune sur les points suivants :

- Augmentation du trafic sur l'A41 les prochaines années.
- Création d'une gare de péage dans le sens Chambéry-Annecy : l'implantation de cette infrastructure sur la voie montante va obliger les véhicules, et notamment les poids-lourds, à un redémarrage une fois le péage franchi. Les moteurs, très sollicités dans cette phase, vont immanquablement générer une pollution atmosphérique ainsi que des nuisances sonores importantes pour les habitations du hameau des Bouvards situés sur la partie gauche de l'A41 (sens montant) et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de cet axe autoroutier.

C'est pourquoi, il est impératif que des équipements de protection sonore, type murs anti-bruit, soient installés sur cette zone par le pétitionnaire.

- La suppression de la sortie sur la VRU à hauteur de la concession Peugeot va produire une augmentation importante de trafic dans les zones d'activités des Landiers Nord et de la Françon avec un engorgement des intersections et sorties de ces zones.

Pour éviter cette situation nous demandons que le giratoire Belle Eau, prévu à hauteur de Belhome / Electrodepot, soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

NOM Prénom	Adresse	Signature
CONVERT Jean	45 chemin de Vigns	
CONVERTonique	73420 SOULANS	
Collich Serge	573 rue bouliard Dessier	
Collich Pierre	73420 VOCANS	
SHV. Claude	73420 Joflans	
Mauri Michel	70 ch de Vigns Joflans	
TEANNOIN Grand	Roch des Vigns - Vocans	
GENET Richard	100, ch. de Vigns Vocans	

FEUILLET DE CLÔTURE

Le Vendredi 10 Août 2018 à 18 heure 30.

Le délai d'enquête étant expiré,

je, soussigné(e), Michel CHARRIERE Commissaire enquêteur,

déclare clos le présent registre qui a été mis à la disposition du public pendant 45 jours consécutifs, du 27 juin au 10 août 2018.

Les observations ont été consignées au registre par 11 personnes (pages n°1 à 46.)

En outre, sont annexées au présent registre d'enquête 16 observations reçues sur des feuilles séparées, numérotées de 1 à 16.

1 - lettre en date du 27 juin de M. Rehnon - 15 feuillets

2 - lettre en date du 04 08 / 2018 de M. Yves MERICIER Alger Algérie

3 - lettre en date du de M.

4 - lettre en date du de M.

5 - lettre en date du de M.

6 - lettre en date du de M. Benoit

Le présent registre, les 16 pièces qui y sont annexées ainsi que le dossier d'enquête sont adressés par mes soins,

le

à M.

à , le

Le commissaire-enquêteur,

E18000128/38

**Projet de réaménagement du noeud autoroutier de
Chambéry Déclaration d'Utilité Publique -
MECDU - Classement de voirie**

Du 27 Juin 2018 au 10 Août 2018

Observations déposées via le registre dématérialisé

Liste des observations web

Observation n°1

Déposée le 02 Juillet 2018 à 07:29
ADTC Savoie

Bonjour
Veuillez trouver ci joint notre première contribution
Cordialement

1 document joint.

Observation n°2

Déposée le 02 Juillet 2018 à 12:16
Guilbert David

Les élus et la société AREA laissent croire que ce projet est financé par cette dernière alors que ce sont les usagers qui vont régler la quasi-totalité de l'addition via des sur-augmentations de péage étalées sur plusieurs années.

L'affirmation suivant laquelle les accès au Lyon-Turin seraient reportés entre 2030 et 2050, permettant ainsi d'évacuer la prise en compte de l'important report sur le rail prévu par ce projet, et ainsi ne pas mettre en avant l'importance capitale de ce projet pour la diminution du trafic poids-lourds sur la VRU et du trafic automobile entre la Savoie et Lyon.

L'absence dans ce rapport du projet de doublement partiel de la voie ferrée entre Aix Les Bains et Annecy, voté et financé par la Région en 2015, qui permettra par un meilleur cadencement et une réduction du temps de trajet, une meilleure attractivité du ferroviaire entre les deux Savoie et donc une diminution du trafic automobile.

L'affirmation dans ce rapport et par la voix de la première adjointe de Chambéry, que les projets de contournement autoroutier de Chambéry ont été définitivement abandonnés, alors que seul le projet de contournement Ouest, privilégié par l'Etat en 2005, a été abandonné en 2014. Il n'y a eu aucune décision sur les deux autres projets de contournement centre étudiés en 2005. On ne s'étonnera pas d'ailleurs que le réaménagement important de la bretelle d'accès de la VRU Sud vers le péage, au niveau de la société DISPANO, se juxtapose avec un des deux projets de contournement centre.

Rappelons que le contournement autoroutier, où qu'il soit, sera une catastrophe pour Chambéry, l'État ayant prévu en 2010 (DTA Alpes du Nord) de réduire la VRU à deux fois deux voies pour la congestionner et ainsi obliger les automobilistes à emprunter le contournement autoroutier payant.

L'exclusion totale pendant 4 ans des usagers, pourtant principaux financeurs de ce projet, des négociations entre AREA et les collectivités locales.

Mes demandes :

_Le prolongement de l'enquête publique jusqu'à fin septembre

_L'ajout des documents suivants :

_Un document présentant le financement du projet intégrant :

_Le décret de janvier 2014 précisant les nouvelles augmentations que subiront les usagers pour financer ce projet.

_L'avis de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières de juin 2017 sur la surestimation des coûts de ce projet par AREA.

_Les études préliminaires de l'Etat en juillet 2005 sur les 4 projets de contournement autoroutier de Chambéry (Est, Ouest, variante centre 1 et variante centre 2) et les impacts sur la fréquentation du contournement autoroutier avec un rétrécissement de la VRU à deux fois deux voies.

_La Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord de 2010, imposant un « réaménagement des voies » existantes pour les projets de

« contournement d'agglomération »

_La lettre des 80 grands-élus au Président de la République de mai 2018 demandant la « coordination » impérative des accès au Lyon-Turin avec le tunnel de base actuellement prévu pour 2029, 2030.

_L'organisation d'une réunion publique d'information mi-septembre sur le projet, sur les alternatives et améliorations que les associations souhaiteraient apporter.

Rappelons que, contrairement aux affirmations :

_Ce projet n'est pas financé par AREA, mais dans sa quasi-totalité, par les usagers via des sur-augmentations de péage étalées sur plusieurs années.

_Ce projet ne résorbera pas les bouchons, le principal point noir étant le tunnel du l'Epine.

_Ce projet, pour quelques secondes gagnées par les automobilistes, va pénaliser lourdement le covoiturage, vu les localisations des nouveaux parkings prévus, qui feront perdre entre 5 minutes et 10 minutes aux usagers.

_Ce projet n'apporte aucun aménagement au virage péage-VRU Sud, pourtant aussi accidentogène que le virage VRU-péage qui est juxtaposé à un des deux projets de contournement centre. Il n'y a, dans ce

projet, aucune étude d'alternative comme la mise en place d'un radar poids-lourds à l'entrée de ce virage.

_Ce projet ne supprime pas le cisaillement au péage, la bretelle vers Annecy n'ayant pas été supprimée.

Il aurait été intéressant de demander aux usagers des autoroutes s'ils ne préféreraient pas que les augmentations des péages autoroutiers, qu'ils subissent, servent plutôt à favoriser le covoiturage et le report modal des poids-lourds sur le rail.

Rappelons également qu'en 2003, AREA avait financé la plateforme de chargement des poids-lourds d'Aiton, contribuant ainsi à diminuer le trafic poids-lourds dans la vallée de la Maurienne.

Cordialement

Observation n°3

Déposée le 07 Juillet 2018 à 11:41

GASTALDI Guy

227, rue de la Bataillarde

73000 CHAMBERY

Juste quelques observations de détail pour des points à éclaircir (sauf si ceux-ci sont précisés par ailleurs dans la multitude des pages du dossier) :

- Au §2.3 de la DUP il aurait été "agréable" de voir un plan superposant le projet de ligne Lyon-Turin pour mieux comprendre la position relative des projets

- La suppression de la sortie VRU ZA Nord est pénalisante pour tout le flot d'usagers allant de Chambéry vers les concessions Opel, Toyota, VW, Audi, Seat , etc.. avec un accroissement certain d'émissions de polluants liés au trajet allongé des véhicules

- La position du nouveau péage pour aller vers Annecy sera telle que les véhicules attaqueront la grande montée en pleine accélération. Les calculs des décibels, émis dans ce cas particulier d'accélération, tel que présenté en p.202 de l'EI sont certainement erronés pour le secteur PF4.

Observation n°4

Déposée le 20 Juillet 2018 à 09:50

DUPASSIEUX Henri

45 rue M.L King
73000 Chambéry

A l'attention de M.L le commissaire enquêteur,

Monsieur,

Je souhaite attirer votre attention sur un point très insuffisant qui concerne l'aménagement fonctionnel de l'échangeur nord de Chambéry, proposé à l'enquête publique que vous dirigez.

Il s'agit de la proposition d'aménagement de l'aire de covoiturage.

Comme vous avez pu le constater, cette aire ne sera pas très fonctionnelle, car elle obligera l'un des deux covoitureurs à faire un grand détour par les bretelles d'accès pour récupérer soit son chauffeur, soit son covoitureur.

J'ai exposé ce problème aux ingénieurs qui ont été chargés de l'aménagement (Mme Quinet de AREA et M. Boyette de EGIS).

Ceux-ci m'ont indiqué qu'ils étaient bien conscients de ce problème, mais qu'ils n'avaient pas pu prendre en compte la possibilité d'un aménagement qui aurait pu permettre une bonne fonctionnalité de cette aire de covoiturage.

La solution que je propose consisterait à aménager une aire de prise en charge côté Leysse sur le tènement enherbé qui est suffisamment large pour permettre cet aménagement. Il faudrait également prévoir une passerelle piétonne pour permettre au covoitureur de rejoindre cette zone facilement. Une passerelle légère au-dessus des voies ne devrait pas coûter au-delà du million d'€, soit moins de 1 % du coût total des aménagements qui prévoient plusieurs ponts routiers.

Les ingénieurs que j'ai rencontrés m'ont objecté le fait que la DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer) n'aurait pas validé cette proposition d'aire de prise en charge pour des raisons de sécurité. J'avoue que cette position rigide de la DGITM me questionne. Il doit bien y avoir une solution qui permette cet aménagement en toute sécurité, entre autre en affectant un passage au péage dédié à cette voirie, comme c'est le cas souvent dans de tels aménagements.

Aussi, je vous demande, M.L le commissaire, de prendre en compte cette proposition et de recommander d'étudier cette variante dans votre rapport d'enquête.

Restant à votre disposition

Henri DUPASSIEUX
Conseiller communautaire de Grand Chambéry
Conseiller municipal de Chambéry

Observation n°5

Déposée le 27 Juillet 2018 à 18:20
BLANC Gérard
441 rue Concorde
73490 LA RAVOIRE

L'objet est la demande d'utilité publique pour ce projet autoroutier important d'un montant prévisionnel de 65 Millions d'€ sans compter les aménagements complémentaires induits à charge des collectivités locales (Grand Chambéry- communes).

0- Ces dépenses ne sont d'ailleurs ni décrites ni chiffrées, est-ce normal et acceptable pour estimer le bien-fondé et l'utilité publique de ce projet.

Or actuellement :

- traditionnel épisode de canicule et de pollutions (ozone, macroparticules, CO2, oxydes azote et autres) sur notre région, majoritairement causés par les transports routiers (automobiles et camions) et responsables de nombreuses pathologies et de 48 000 décès prématurés par an en France !
- en réponse à cette crise sanitaire et écologique et aux condamnations régulières des instances de l'union européenne, nouvelles annonces du gouvernement par la voix des ministres de la Transition Ecologique et des Transports, avec des mesures plus

contraignantes dont la mise en place de zones de faible émission pour les collectivités de + 100 000 hab (comme Grand Chambéry), et la réaffirmation de la priorité des modes de transports moins polluants avec pour horizon la neutralité carbone

- pour Grand Chambéry, un Plan Climat Air Energie et un Plan de Qualité de l'air qui vise à réduire la pollution automobile

Entre ce projet, ce contexte dramatique et ces objectifs affichés, cherchez l'erreur et les incohérences ?

Au lieu de faire des investissements sur le train (Lyon et Grenoble-Chambéry-Anney, Turin-Modane-Chambéry, ...), de limiter les déplacements inutiles par le développement du télétravail, de mettre dès aujourd'hui les marchandises sur le rail via la voie existante rénovée Ambérieu-Turin utilisée actuellement qu'à 20% de ses capacités, de favoriser le covoiturage et les modes moins polluants, d'effacer les quelques bouchons touristiques annuels en étalant les dates de réservation, ... il faudrait continuer à investir des millions sur ces infrastructures autoroutières en justifiant de prévisions hypothétiques d'augmentation de fréquentation de 1 à 2% /an.

Donc, le bon sens, la cohérence, la protection de la santé, des générations actuelles et futures et de notre planète doivent conduire à refuser la notion d'utilité publique à ce type de projet injustifié et d'une autre époque.

Et donc aussi de refuser par nature cette autorisation environnementale, refus justifié également par l'absence d'étude d'impact sanitaire et environnementale sérieuse / l'augmentation des pollutions automobiles à venir vu les nouvelles circulations, induites et servant en partie de justification à ces modifications.

Pour ce qui concerne les autres motifs invoqués, des solutions simples et infiniment moins impactantes et coûteuses existent et ne sont pas étudiées sérieusement et objectivement :

- * 1- pour le caractère accidentogène du virage avant péage en venant de la VRU : une limitation de la VRU à 70km/h (réduisant la pollution et améliorant fluidité et sécurité) et de ce virage à 30 km/h avec un radar automatique pour faire respecter cette limitation. Ce n'est pas cette courbure qui est en cause, mais la vitesse !
- * 2- pour l'amélioration de la lisibilité de l'effet "ciseau" après le péage entre Anney et Lyon, une présignalisation forte et répétée en amont ("au péage Anney serrez à gauche, Lyon serrez à droite") rendue possible avec la nouvelle limitation à 70 km/h de la VRU puis à 30km/h dans l'accès au péage (cf 1).
- * 3- pour l'indispensable incitation au covoiturage, plutôt que ce trop petit parking latéral branché sur un seul sens et complété par d'autres parking éloignés (Chammord, Villarcher,...), plutôt l'agrandissement du parking central bi-directionnel en élargissant l'aire sur l'ouest (sur emplacement du nouveau parking covoiturage envisagé), la réduction de vitesse (cf 1) et la présignalisation (cf 2) en améliorant directement la sécurité. Pourtant l'objectif de création d'un véritable pôle de multimodalité à cet endroit est reconnu comme prioritaire par tous.

Nos enfants nous accuseront ?

Gérard B

Observation n°6

Déposée le 28 Juillet 2018 à 22:58

Anonyme

Bonjour

Il est incontestable que le flux actuel génère de multiples accidents et qu'il convient d'y apporter une réponse

Cependant en tant que citoyen il est difficile de se prononcer d'une manière éclairée de manière dématérialisée ne disposant pas des moyens de me déplacer aux jours et heures pour consulter les documents

Pourquoi la procédure dématérialisée est elle partielle ?

De ce fait certaines informations font défaut

- calendrier et durée prévisibles des travaux hors études
- capacité des aires de co voiturage
- gestion de la période de travaux notamment
- détournement et autres impacts de circulation prévisibles
- gestion des futurs directives de circulation

Merci de votre attention

Observation n°7

Déposée le 29 Juillet 2018 à 23:22
ADTC Savoie

A l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur, questions sur le financement du projet

Les documents de l'enquête publique ne donnent aucune indication sur le financement de ce projet.

Les élus et AREA ont largement laissé entendre que c'était AREA qui finançait ce projet :

Déclaration d'AREA suite à une demande du Maire de Chambéry au Conseil Municipal

« cette opération représente un budget pour la société AREA de 68M€ financé dans le cadre d'un contrat de plan qu'on a signé avec l'État et je me permet de le rappeler cette investissement est réalisée à 100% par AREA »

<https://www.youtube.com/watch?v=Vyflc5WzIOg>

Les journaux ont bien entendu fait l'écho de ces affirmations :

Dans le Dauphiné libéré du 5 avril

Les travaux vont durer 4 ans et coûteront 68 millions d'euros à l'Area.

Dans le Dauphiné libéré du 24 mai

« 65 C'est, en millions d'euros, le montant total de l'investissement qui sera assumé par la société autoroutière APRR/Area. »

Pouvez vous nous confirmer que le financement du projet est essentiellement par des fonds publics (pour 55 millions d'euros) comme l'indique l'Autorité Environnementale dans son avis du 16 mai 2018 ?

Pouvez vous nous confirmer également que ce ne sont pas l'État ni les collectivités locales qui financent ce projet mais essentiellement les usagers à travers des sur-augmentations de péage ?

Pouvez vous nous confirmer que les usagers, pourtant principalement financeur de ce projet ont été totalement tenu à l'écart des négociations depuis l'été 2014 à la différence de l'État et des collectivités locales qui ne mettent pas un centime sur ce projet ?

Pouvez vous confirmer que c'est bien le décret du 24 janvier 2014 qui défini le financement de ce projet par des sur-augmentation des péages du réseau AREA sur la période 2014-2018 plus une augmentation spécifique à la barrière de péage de Chambéry nord après la réalisation du projet ?

Pouvez vous nous indiquer comment ont été pris en compte les remarques de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires Et Routières dans son avis du 14 juin 2017 sur l'avenant du projet de concession passé en l'État et AREA pour la mise œuvre de ce projet :

« l'Autorité relève que le coût de construction présenté dans le dossier de saisine serait supérieur de plus de 10 % au coût de référence qu'elle a établi »

“Au surplus, il ressort de l'analyse que les coûts de construction types des aires de covoiturage retenus par les parties sont très élevés par rapport aux opérations de nature comparable. Ainsi le coût moyen par emplacement de véhicule léger s'établit, pour l'opération dont il s'agit, à [5 000 –7 500] € alors que la fourchette de coûts estimés par différents maîtres d'ouvrages publics ainsi que par des études sectorielles (agences d'urbanisme, SETRA, CERTU) s'établit plutôt entre 3 000 et 4 000 € par emplacement, soit un coût prévisionnel supérieur de [25 à 150] % à cette fourchette. En particulier, les éléments transmis font apparaître un niveau élevé de frais connexes (études-maîtrise d'ouvrage, frais de maîtrise d'œuvre, sommes à valoir travaux), par rapport à la moyenne du PLA, alors qu'il s'agit d'opérations a priori simples et standardisées. Dans ces conditions, à supposer même que la condition stricte de nécessité ou d'utilité soit établie, 75. le critère tenant à ce que le financement des aménagements soit couvert par une

augmentation des tarifs strictement limitée à ce qui est nécessaire, ainsi que l'exige l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, ne peut être considéré comme satisfait.”

Pouvez vous nous indiquer comment a été pris en compte l'avis du Conseil de la Concurrence et de la Cour des Comptes pour éviter ce soit la maison mère d'AREA, la société EIFFAGE qui bénéficie de l'essentiel des travaux de ce projet ?

Pouvez nous confirmer que l'extrait de l'article 7 du décret ministériel du 24 janvier 2014 est toujours d'actualité ?

“Le concessionnaire, sans préjudice de l'application de l'article 7.4 visé ci-dessus, est redevable au concédant d'une compensation au titre de la non-réalisation de cette opération, éventuellement décidée par le concédant, au plus tard le 31 décembre 2018. Cette compensation est égale à 58,8 M€ HT constants valeur juillet 2012, correspondant à l'investissement initial, aux investissements pour le renouvellement de l'infrastructure et de ses équipements ainsi qu'aux charges d'exploitation annuelles sur la durée de la concession.

Cette compensation peut intervenir sous la forme d'investissements complémentaires au bénéfice des usagers”

Le dossier d'enquête ne comprend pas l'étude de trafic qui justifie un gain de temps de 4 minutes.

Est-il normal que toutes ces informations n'aient pas été publiées dans les documents de l'enquête publique ?
Sans ces informations, le public a-t-il pu réagir et se forger une opinion correcte ?

Au vu du rapport cout/bénéfice de ce projet très discutable, du non respect des objectifs initiaux , de son caractère non urgent , ne faudrait-il pas utiliser cet article du décret pour construire un projet qui répond mieux aux demandes des usagers :
aide à la création d'une nouvelle plateforme de ferroutage pour diminuer le trafic poids-lourds (comme AREA l'avait déjà fait pour AITON en 2002)
augmentation de la capacité pour le covoiturage sur la plateforme du péage
intermodalité vélo et transport en commun
mise en place d'un radar pour diminuer immédiatement l'accidentologie à la bretelle VRU-Sud / Péage)

En raison du caractère non urgent de ce projet, il est souhaitable de demander à la SNCF une coupure de la ligne ferrée pour 2021 ou 2022 au lieu de 2019 afin de permettre de construire un projet qui répond mieux aux demandes des usagers. AREA doit être tenue pour seule responsable de ce report en raison du faible délai laissé entre l'enquête publique et le démarrage des travaux pour permettre le franchissement de la voie ferrée à l'été 2019 comme décidé par AREA.

1 document joint.

Observation n°8

Déposée le 29 Juillet 2018 à 23:26
ADTC Savoie

A l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos observations et propositions sur le projet

On nous promet avec ce projet la fin des bouchons.
<http://www.lessonsavoyard.fr/a-la-une-l-essor-savoyard/projet-du-noeud-autoroutier-de-chambery-nord-bientot-la-ia919b0n196434>

A part lors des accidents ou des pannes des automates d'AREA sur plusieurs voies de péage, pouvez vous nous confirmer que les bouchons sont d'abord dus au goulet d'étranglement du tunnel de l'Épine et que ce projet n'y changera rien ?

En janvier 2014, l'État a confié à AREA l'étude du réaménagement autoroutier du nœud de Chambéry en fixant 4 objectifs

principaux :

- améliorer la fluidité ;
- renforcer la sécurité ;
- maintenir une offre de covoiturage attractive ;
- optimiser l'intégration environnementale de l'infrastructure.

Afin de répondre aux objectifs fixés, l'État et AREA ont élaboré différents scénarios d'aménagement s'appuyant sur 3 principes :

- séparer les flux de circulation en direction de Lyon et d'Annecy ;
- modifier les caractéristiques techniques des bretelles les plus accidentogènes ;
- moderniser l'infrastructure et améliorer le fonctionnement du péage de Chambéry-Nord.

1) Séparer les flux de circulation en direction de Lyon et d'Annecy +

moderniser l'infrastructure et améliorer le fonctionnement du péage de Chambéry-Nord.

En 2014, on nous indiquait qu'il fallait absolument séparer les flux en direction de Lyon et d'Annecy, car le fait qu'il faille aller à droite après le péage pour la direction de Lyon et à gauche pour la direction d'Annecy était fortement accidentogène.

On constate dans le projet soumis à enquête publique que les flux de circulation ne seront pas séparés et que cette accidentologie sera aggravée du fait d'une signalisation qui sera encore moins claire pour les usagers :

- La configuration sera identique sur le péage actuel, mais du fait de la création d'un nouvel accès à l'autoroute de la VRU vers Annecy, on peut s'attendre à ce que les usagers en provenance du sud de la VRU découvrent juste au nouveau du péage actuel qu'il y a une bretelle à gauche du péage qui va en direction d'Annecy, alors que sur la VRU la direction d'Annecy était indiquée plus au nord de la VRU.

2) maintenir une offre de covoiturage attractive

Suppression du parking actuel au centre de la plate-forme de péage

Le dossier d'étude indique que « l'actuel parking, situé au centre de la plate-forme de péage, entre les 2 sens de circulation, est détruit afin de supprimer les mouvements accidentogènes de cisaillement. »

Nous sommes surpris de cette affirmation car dans la cartographie des accidents présentés dans le dossier, il n'y a aucune trace d'accident autour de ce parking. Nous nous souvenons également que AREA a construit récemment sur ce parking une boutique renforçant largement la circulation autour de ce parking sans crainte de générer des accidents.

Pouvez-vous indiquer qu'en réalité, il est envisagé de créer des voies de péage sans arrêt qui seraient incompatibles avec le maintien de ce parking et la création d'une poche de stationnement à l'est de la plate-forme de péage ?

Pour nous, la priorité doit être donnée aux facilités de covoiturage et non au gain de quelques secondes apporté par ces voies à 30 km/heure.

L'intérêt écologique pour la diminution de la pollution de ces voies sans arrêts est minime et diminuera dans les années à venir en raison de l'augmentation des véhicules hybrides et électriques et du passage des poids-lourds sur le projet Lyon-Turin. Ces voies renforceront au contraire l'accidentologie à cause de l'augmentation de la vitesse des véhicules empruntant ces voies une centaine de mètres juste avant les virages vers la VRU.

Nous demandons donc à ce que la priorité absolue soit donnée à la sécurité, à la multi-modalité et au covoiturage par :

l'abandon de voies de péage sans arrêt
le maintien et l'augmentation de capacité du parking central de covoiturage
la création d'une poche de stationnement à l'est de la plate-forme du péage
la création d'une passerelle piéton reliant les poches de stationnement est, centre et ouest de la plate-forme de péage comme la société sœur d'AREA l'a fait au péage de GERZAT dans le massif central (2 millions d'euros pour 160 mètres)
l'accessibilité de la poche de stationnement et de la passerelle piéton est par la piste cyclable et par la zone des épinettes
l'accessibilité de la poche de stationnement ouest et de la passerelle piéton pour les usagers de la ligne 1 des transports en commun de l'agglomération de Chambéry.

Condition pour la création du parking de « covoiturage » à l'ouest de la plate-forme

Dans l'état du projet actuel, les deux poches de stationnement qui sont prévues à l'ouest de la plate-forme ne permettent nullement le covoiturage et l'intermodalité.

En effet, seul les passagers en provenance de Lyon et d'Annecy pourront déposer leurs passagers, la dépose étant impossible dans l'autre sens. Ce parking ne servira que pour la relocalisation de l'agence commerciale AREA. Si la passerelle piéton n'est pas réalisée, nous demandons l'abandon de cette poche de stationnement et la localisation de l'agence commerciale AREA au parking de covoiturage de Villarcher, ce qui évitera d'expulser les gens du voyage actuellement à cet emplacement.

3) modifier les caractéristiques techniques des bretelles,

Seul la bretelle VRU Sud -Péage bénéficie d'un traitement lourd. Pourtant la bretelle Péage VRU Sud a une accidentologie comparable sur les deux dernières années de l'étude.

Ce traitement de faveur permet-il de préparer un futur contournement centre de l'agglomération ?

Nous demandons qu'il soit présenté un plan superposant les aménagements proposés sur cette bretelle aux deux projets de contournement centre étudiés par l'État en 2005 (aperçu visible dans la synthèse de l'actualisation et approfondissement des études préliminaires du contournement autoroutier)

Actuellement, la bretelle VRU Sud vers péage a deux virages successifs ce qui permet de diminuer la vitesse au second virage. Dans le nouveau projet, il n'y a plus qu'un virage. Ne va-t-on pas avoir le risque d'avoir des véhicules qui vont arriver plus vite sur ce virage ?

Aucune parking de covoiturage sur le nouvel échangeur vers Annecy

Pour les usagers de l'autoroute en direction d'Annecy, le nouvel accès à l'autoroute va lourdement pénaliser le covoiturage : l'automobiliste en provenance du sud de la VRU qui souhaite prendre des passagers devra :

- à l'aller
- remonter jusqu'au futur parking de Villarcher pour prendre ses passagers
- redescendre jusqu'au péage actuel
- au retour
- remonter jusqu'au futur parking de Villarcher pour déposer ses passagers
- redescendre sur Chambéry
- ce qui fait un total de plus de 6 km supplémentaire.

Le problème sera le même pour les automobilistes qui font Lyon-Annecy et qui souhaite prendre des passagers à Chambéry.

Compatibilité avec le SCOT

Le dossier d'enquête précise que « Le réaménagement du nœud de Chambéry est un projet non prévu au SCOT. Il n'est pas contraire à ceux indiqués dans le SCOT et n'a pas vocation à développer le transport individuel mais à fluidifier le trafic. »

Ce projet n'est pas compatible avec le SCOT car il va pénaliser le covoiturage, ne propose aucune intermodalité et va donc renforcer le transport individuel.

Réponses d'AREA à l'autorité environnementale

les réponses d'AREA aux remarques de l'Autorité Environnementale ne nous paraissent en cas satisfaisante :

L'AR fait état que les « aménagements connexes sont mentionnés mais non inclus au projet » ... » ne permettant pas une évaluation des impacts dans leur globalité ». AREA répond que ces aménagements sont indépendants du projet de réaménagement, ce qui est totalement faux. Les deux giratoires dans la zone des landiers et la création du parking de covoiturage à Villarcher sont bien des aménagements rendus nécessaires par ce projet

L'impact du renvoi du parking de covoiturage à plus de deux kilomètres de la plate-forme de l'échangeur doit être étudié, et doit prendre en compte l'augmentation prévue de la circulation en particulier au rond de Villarcher déjà promis à saturation en raison de l'augmentation du nombre de salariés sur Tehnolac

le refus d'AREA de considérer comme points noirs dû au bruit sur plusieurs habitations car ils sont juste en limite des seuils autorisés. AREA affirme que ce projet diminuera de 7% les émissions routières. Vu les contraintes qui vont être apportées au covoiturage, nous doutons de l'exactitude de ce chiffre.

L'AE demande d'inclure dans l'étude les zones humides des surfaces récemment remblayées (zone de la Leysses au nord de l'échangeur)

Cette étude nous semble indispensable pour étudier si une partie de la zone des Epinettes ne pourrait pas être utilisée pour un parking de covoiturage connecté par la passerelle de la piste cyclable directement au péage. A noter que le Département envisage également d'utiliser cette zone pour la localisation du nouveau centre de secours des pompiers.

Observation n°10

Déposée le 01 Août 2018 à 12:22
VOIRON NATHALIE
212 allée des primevères
73420 voglans

bonjour
nous habitons le long de l'autoroute depuis 2005 et depuis plus de 13 ans nous avons vu la fréquentation de celle-ci augmenter et cela ne va pas aller en diminuant.
nous sommes conscients que nous avons acheté notre maison après la construction de l'autoroute mais les 65 décibels qui nous bourdonnent en permanence les oreilles depuis quelques années
(et surtout depuis la construction d'un petit muret juste en face qui nous renvoi le bruit) deviennent très usant et fatiguant : impossibilité de parler doucement une fois dehors, quasi impossibilité de dormir volets et fenêtres ouverts
nous avons rencontré le commissaire enquêteur et pensons fortement qu'il serait opportun d'avoir un écran anti-bruit au niveau du lotissement des primevères.
merci d'avance
bien cordialement

Observation n°11

Déposée le 07 Août 2018 à 11:38
BAUQUIS MATHIEU
2671 AVENUE DES LANDIERS, BATTERIES 73 SAS CGR
73000 CHAMBERY

Bonjour,
Je souhaiterais que l'accès à la ZA des landiers depuis le giratoire de la motte servolex soit plus détaillé, ainsi qu'un plan de l'avenue des landiers depuis le giratoire de l'entreprise Richardson, en passant par Dispano soit également détaillé et projeté.
merci pour votre retour.
Mathieu Bauquis
Direction
BATTERIES 73

Observation n°12

Déposée le 09 Août 2018 à 13:56
Anonyme

Le coût de ce projet est bien trop élevé au regard du faible bénéfice qu'il apporte, à savoir réduire la congestion quelques samedis par an de chassés/croisés.

En effet, contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier d'enquête, il n'existe pas de congestion quotidienne du nœud autoroutier de Chambéry (seulement une charge de trafic) et pas de problème de sécurité (ratio d'accidents pas plus élevé que sur la moyenne des autoroutes).

Je note d'ailleurs que ces points, qui constituent les objectifs annoncés du projet, ne sont pas sérieusement argumentés.

Par ailleurs, ce projet aurait un impact négatif permanent sur le territoire (aggravation de la coupure urbaine entre Chambéry et le lac, surdimensionnement des espaces dédiés aux déplacements par rapports à ceux dédiés aux activités), tout cela pour faciliter le transit des touristes quelques jours par an.

En cela, il ne présente pas un bon équilibre pour le bassin de vie de Chambéry, puisqu'il conduit à aggraver l'impact du trafic de transit sur le fonctionnement du territoire, sans aucun bénéfice local.

Le montant de ce projet trouverait un bien meilleur débouché dans la résolution des vraies vulnérabilités du territoire de Chambéry en matière de mobilité, en particulier le mauvais maillage du réseau routier et l'absence de transports en commun en site propre qui en découle.

Observation n°13

Déposée le 10 Août 2018 à 09:59

GIRARDIN Marcel

85 chemin du viaduc

73420 voglans

Bonjour,

Ci-dessous et ci-joint les avis et propositions que je viens de déposer à la mairie de quartier centre-ville de Chambéry, siège de l'enquête publique, à l'attention de Monsieur Michel CHARPENTIER, Commissaire-Enquêteur.

Marcel GIRARDIN Voglans, le 9 août 2018

Conseiller municipal

73420 VOGLANS

Monsieur Michel CHARPENTIER

Commissaire-Enquêteur

Mairie de quartier centre-ville

45 place de la Grenette

73 000 CHAMBERY

Objet : avis et propositions dans le cadre de l'enquête publique relative au réaménagement du nœud autoroutier A 43- A41

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

L'enquête publique relative au projet visé en objet me conduit à souligner, comme je l'avais déjà fait, en partie, lors du conseil municipal du 28 août 2017, les points suivants défavorables à la modification du nœud autoroutier, dans les conditions et critères retenus par le maître d'ouvrage

I- Augmentation de la pollution et de ses conséquences sur la santé humaine

L'étude complète d'impact indique en page 260 que la situation actuelle est déjà dégradée sur ce site en matière de pollution

chronique due à la circulation des véhicules

A ma grande surprise, je relève en page 133 de cette étude qu'aucune station de mesure des différents polluants de l'air n'est répertoriée dans le périmètre concerné par le projet.

Cet aménagement viendra pourtant inévitablement aggraver la préoccupante pollution de l'air existant déjà en cet endroit, notamment par l'obligation qui sera faite aux chauffeurs de relancer leurs véhicules, dont les poids-lourds, après leur entrée par le nouveau péage sur l'A 41, au pied de la forte côte qui conduit sur les hauteurs de notre commune de Voglans.

L'Autorité Environnementale, saisie par Monsieur le Préfet de la Savoie, signale notamment en page 9 et 15 de son avis délibéré du 16 mai 2018, une forte présence des particules diesel PM 2,5. Il convient de rappeler que parmi ces PM 2,5 les ultrafines sont particulièrement dangereuses pour la santé humaine puisqu'elles pénètrent les alvéoles pulmonaires !

A noter, en page 134 de l'étude complète d'impact, l'absence surprenante de mesure de la présence de Benzène, polluant classé comme cancérigène, et le recours à des mesures moyennes effectuées en région Rhône-Alpes pour supposer l'absence de dépassement des seuils autorisés pour ce polluant, comme pour d'ailleurs le dioxyde de soufre.... !

Proposition : réalisation de mesures en conditions réelles et directement sur le site et ses alentours jusqu'aux hauteurs de Voglans, des polluants tels que le Benzène, le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote, etc.

Cela semble d'autant plus s'imposer que l'Autorité Environnementale explique, en page 15 de son avis délibéré du 16 mai 2018 que, malgré l'utilisation d'un modèle COPERT IV de mesures des émissions polluantes aujourd'hui dépassé par le modèle COPERT V plus performant, l'indice de pollution devrait augmenter de 13 % avec ce projet

2 - Augmentation de la pollution sonore aux Bouvards, sur les Hauts de Voglans mais aussi à Villarcher avec un engorgement supplémentaire du rond-point existant.

Bien que le maître d'ouvrage, dans sa réponse de mai 2018, considère que les habitants de Bouvards et des lotissements situés, plus haut que son aménagement, de part et d'autre de l'autoroute, ne sont pas éligibles à des mesures de protection contre les nuisances sonores supplémentaires que pourraient induire la construction de cette nouvelle bretelle, il est indéniable que la nouvelle contrainte imposée aux poids-lourds de redémarrer au pied du coteau de Bouvard et de relancer leur véhicule tout le long de la pente longeant les lotissements des hauts de Voglans, ne va faire qu'ajouter à la nuisance sonore existante et justifierait l'installation d'équipements de protection acoustique par le maître d'ouvrage.

Proposition : installation, dans le cadre de la création de cette nouvelle bretelle, d'équipements de protection acoustique par le maître d'ouvrage au droit des habitations de Bouvard faisant face à l'A 41 ainsi que le long des lotissements situés en bordure de l'A 41, sur les hauteurs de Voglans.

Il convient de noter que l'Autorité Environnementale, dans son avis délibéré du 16 mai 2018, recommande d'interpréter dans les intérêts des habitants, les résultats tirés du modèle acoustique dont elle souligne, cependant, les incertitudes. Modèle acoustique utilisé par le maître d'ouvrage pour connaître le niveau de nuisances sonores sur le secteur concerné.

D'autre part l'Autorité Environnementale relève que ce projet de nœud autoroutier induira une augmentation du trafic routier autour de Villarcher et qu'il conviendrait de veiller au respect de la réglementation favorable à la protection des habitants de ce hameau en matière de pollution sonore.

Ce que le maître d'ouvrage ne semble pas vouloir réellement prendre en compte puisqu'il indique, en page 58 de la pièce H répondant à l'Autorité Environnementale, une erreur de frappe dans les tableaux de comptabilisation prévisionnelle du trafic à venir. En effet, selon lui, le trafic au nord de la VRU (Villarcher) ne serait pas augmenté à la suite de ce réaménagement autoroutier.

Cette position du maître d'ouvrage est discutable puisque du fait du déplacement de la sortie de la VRU, face à Castorama, il est d'ores et déjà prévu de construire un rond-point à deux voies sur le territoire de la commune de Voglans, au niveau de la zone de la Françon et d'élargir, également à deux-voies, l'accès depuis cette même zone au giratoire de Villarcher ; lequel est déjà passablement engorgé aujourd'hui, surtout aux heures de pointe !

Proposition : prise en compte de la demande de l'Autorité Environnementale de veiller au respect de la réglementation favorable aux habitants de Villarcher.

De plus, cet engorgement sur le rond-point de Villarcher devrait encore s'accroître du fait de la volonté affichée par la majorité municipale de Voglans, de réaliser des projets de forte urbanisation du hameau de Villarcher, à proximité de ce même rond-point,

sur lequel déboucherait ensuite inévitablement la circulation née de ces nouvelles zones urbanisées.

3- Demande d'assurance qu'aucun empiètement ne sera réalisé sur une ou sur les deux parcelles, KL 50 et 51, appartenant à la commune de Voglans et servant d'assise foncière à un captage de source publique

Lors du conseil municipal du 4 juin 2018, je suis intervenu auprès de Madame Sandra QUIVET, responsable de l'AREA-APRR venue présenter le projet de modification du carrefour autoroutier A43-A41, pour lui demander si la création et le déplacement vers l'est de diverses voiries longeant l'A41 au niveau du nouveau péage qui sera construit à St Ombre, ne risquait pas de faire disparaître le captage de la source publique, propriété de notre commune de Voglans, qui a longtemps alimenté notre village.

Madame Sandra QUIVET m'a alors répondu qu'elle n'était pas au courant de l'existence de ce captage et qu'aucune parcelle communale voglanaise n'était concernée par l'emprise de son projet.

Il est cependant difficile d'imaginer que la création de cette nouvelle station de péage sur l'A41 et le déplacement vers l'est de la voirie existante ne conduira pas le maître d'ouvrage à empiéter au moins sur la parcelle communale voglanaise, répertoriée sous la référence KL 50 au cadastre de Chambéry, et se trouvant en bordure de l'A 41.

Proposition : le maître d'ouvrage doit apporter l'assurance que le captage protégé par un ouvrage maçonné en pierres de taille ne sera pas, d'une manière ou d'une autre, détérioré lors des travaux qu'il réalisera : pour la création de la nouvelle bretelle d'accès à l'A 41, d'une bande d'arrêt le long de cette nouvelle bretelle et surtout pour le décalage vers l'est, sur une longueur de 370 mètres environ, de la route communale reliant le RD 10 au chemin de Sonmaz à Voglans.

Cette assurance que devra apporter le maître d'ouvrage me semble d'autant plus importante que le maître et ses colistiers n'ont manifesté aucune réaction, le 4 juin 2018, lors de mon intervention et après la réponse de Madame QUIVET.

4- Traitement architectural des ouvrages et respect de la loi du 4 août 1994 relative à l'emploi de la langue française

Le maître d'ouvrage annonce, en page 45 du projet mis à l'enquête (pièce C), vouloir apposer la phrase « French Tech in the Alps », accompagné d'un dessin stylisé de chamois, sur le mur de soutènement de la nouvelle bretelle qui conduira à l'A 41. Il s'agirait pour le maître d'ouvrage de rappeler ainsi sur la façade de ce mur, longé par la VRU, le rôle du pôle technologique d'excellence que constitue Technolac.

Il convient cependant de rappeler que, selon notamment les articles 1, 3 et 14 de la loi du 4 août 1994, l'emploi de la seule langue française est obligatoire, cela devrait pourtant aller de soi, pour les personnes morales de droit public et les personnes morales de droit privé exerçant une mission de service public.

Proposition : le maître d'ouvrage doit s'appliquer à employer uniquement la langue française en utilisant, par exemple, les phrases de présentation suivantes : « Innovation technologique française dans les Alpes ». « Technologie de la France dans les Alpes » pourrait également convenir !

Espérant en votre intervention et vous remerciant pour l'attention accordée, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, l'expression de mes sincères salutations

I document joint.

Observation n°14

Déposée le 10 Août 2018 à 12:23
MERCAT Nicolas
180 chemin des Bollons
73370 Le Bourget du Lac

Je souhaite déposer cet avis en tant qu'élu au Bourget-du-Lac, membre de la commission transport de Grand Lac et vice-président de l'agence Ecomobilité. Je vous mets également en copie la note avec schémas et illustrations.

Une prise en compte très insuffisante du covoiturage

Les récentes Assises de la Mobilité dont les conclusions vont être présentées prochainement ont très fortement mis en avant le covoiturage comme une pratique majeure dans l'atteinte des objectifs de réduction des impacts environnementaux des transports. Cette pratique peut également permettre de réduire la congestion à faible coût, tout en augmentant le pouvoir d'achat des ménages (un covoitureur régulier économise en moyenne 2600 €/an dans ses déplacements domicile-travail). Elle est encore faible en France (2,8% des déplacements domicile-travail) mais a un potentiel de développement très important (le covoiturage atteint 20 à 25% de part modale dans le cadre de l'opération menée dans l'Arc Jurassien franco-suisse).

La nouvelle version du projet présenté, malgré son coût très élevé, n'est toujours pas à la hauteur des enjeux alors même que ce programme de travaux est une opportunité majeure de réaliser un échangeur exemplaire, innovant en le transformant en un véritable pôle d'échange. Plusieurs points sont à notre sens à reprendre :

Les points de faiblesses de la nouvelle proposition

Une prise en compte insuffisante des différentes formes de covoiturage

Le travail préalable d'analyse des différentes formes et motifs de covoiturage, de son dimensionnement en besoin de stationnement, de ses capacités d'évolution est très insuffisante. Le projet met surtout en avant le covoiturage domicile-travail avec mise en relation préalable et stationnement d'un des covoitureurs

- Une plus grande variété de motifs de covoiturage : le projet met en avant le covoiturage domicile-travail alors que le covoiturage professionnel est sans doute nettement plus important avec des besoins de stationnement un peu plus longs, en partie de nuit. L'occupation du parking actuel le week-end montre également l'importance du covoiturage à vocation loisirs. Les besoins de stationnement sécurisé en partie de nuit ne sont pas correctement pris en compte dans les localisations actuelles proposées.
- Une plus grande variété de formes de covoiturage : seul est pris en compte le covoiturage avec mise en relation préalable mais le projet ne prend pas en compte les nouvelles formes de covoiturage en temps réel avec ou sans affichage dynamique. Ces formes de covoiturage qui renouvellent et sécurisent le stop traditionnel nécessitent une présence sur l'échangeur du covoitureur, ce qui ne sera plus possible avec la disparition de la raquette centrale.
- Une plus grande variété de modalités d'échange : les échanges covoiturage/vélo et covoiturage/car inter-urbain (par exemple car de Chambéry au Péage avec une ligne Bellesavoie Express puis covoiturage) sont très peu abordés. Là encore, l'impossibilité pour le covoitureur d'être sur l'échangeur réduit très fortement ces possibilités.

Une prise en compte insuffisante de la diversité des possibilités d'échange

Les résultats des enquêtes menées en France montrent que si le mode principal d'accès au point de covoiturage reste la voiture (93%), d'autres formes existent, la marche, le vélo, les bus urbains et les cars inter-urbains ont un potentiel très important et peuvent offrir une beaucoup plus grande variété de pratiques inter-modales.

La solution proposée n'est toujours pas satisfaisante :

- Le côté Est de l'échangeur (côté Leyssse) n'est accessible ni à pied ni à vélo, ne comporte pas d'arrêt de car ni de stationnement d'arrêt, ce qui supprime les possibilités de covoiturage en temps réel, de stop ou d'échange car/covoiturage. Cette pratique est pourtant déjà fréquente (voir le trou d'accès dans le grillage et les vélos stationnés sur l'Avenue Verte près de la passerelle).

Dans le site d'identification des meilleurs lieux de stop et covoiturage spontané, hitchwiki.org, la raquette centrale de l'échangeur de la Motte est bien identifiée comme un point important pour l'agglomération. La disparition de la raquette et l'absence d'arrêt côté Leyssse ne le permettra plus.

- Le projet ne prévoit pas de possibilité de passer à pied d'un côté à l'autre de l'échangeur : il serait pourtant facile grâce à l'Avenue Verte de passer en sécurité d'un côté à l'autre du péage et/ou de prévoir un passage piéton sur la barrière de péage.
- La ligne chrono A et la zone des Landiers est située à 300m et pourrait être utilisée pour la desserte du péage, de même qu'un arrêt côté Leyssse permettrait une interconnexion avec les cars Belle Savoie Express, les cars TER, voire les cars longue distance.

Un dimensionnement très insuffisant du nombre de places

Le nombre de places de covoiturage sur le site reste largement sous-dimensionné. Le projet propose :

- 100 places sur site côté Ouest (la Motte)
- 90 places dans la zone des Landiers Nord, sur du foncier à vocation économique

Soit 0.4% du trafic actuel moyen hors période de pointe, ce qui représente une bien faible ambition au vu de la pratique actuelle pourtant faible du covoiturage en France (2.8% en domicile-travail) et des conclusions des dernières Assises de la Mobilité engagées par le gouvernement.

Dans l'enquête du CETE réalisée sur l'A9, 53% des covoitureurs se donnent rendez-vous sur un parking dont la moitié en entrée d'autoroute. Sur la base d'un covoiturage moyen à 2.6 personnes/véhicule (enquête CETE) sur autoroute et d'une part très modeste de covoiturage de 5%, cela représenterait 2500 covoitureurs, dont 1325 se retrouvant sur un parking (53%) et 625 sur un parking d'autoroute (50% de 53%) soit un peu plus de 400 véhicules à stationner sur le parking d'entrée. Nous sommes donc très loin du

compte avec 100 places sur site.

Une localisation inadéquate des parkings et des propositions imprécises

La localisation proposée côté ouest du péage complexifie fortement le trajet du conducteur venant du sud ou du nord de l'agglomération.

En provenance du sud, le conducteur devra se rendre rue Denis Papin puis revenir sur l'échangeur pour aller vers Lyon soit 5,4 km depuis l'échangeur Landiers Nord au lieu de 2 km soit 3,4 km et 6 mn de détour.

Idem pour un covoitureur venant du nord allant chercher un covoitureur stationné venant de la Motte-Servolex.

Le parking relais de Chamnord est jugé dans le rapport « mal identifié et peu pratique d'accès depuis le reste de l'agglomération » alors que le détour n'est que de 0,9 km et 2mn pour un usager venant de Chambéry, la localisation proposée est donc largement inférieure avec 3,4 km et 6mn de plus.

Les propositions d'amendement

Plusieurs propositions seraient à notre sens à prendre en compte :

1. Maintien de la raquette centrale : la raquette centrale permet d'effectuer des manœuvres de retournement permettant à un véhicule VL ou car TER ou grande ligne en provenance d'Annecy de venir prendre un covoitureur dans la raquette et de repartir sans aucune perte de temps. Ces mouvements ne seront plus possibles sans une perte de temps importante (2,7 km, 4mn) et une charge supplémentaire sur l'échangeur de la Motte-Servolex. Le risque éventuel lié au cisaillement de voie est très peu argumenté dans le document.

2. Réalisation d'un cheminement piéton/vélo reliant les deux côtés de l'échangeur et la raquette centrale : la réalisation d'un cheminement entre les deux côtés de l'échangeur est absolument indispensable pour

- Eviter un détour au conducteur, le covoituré marchant du parking (côté ouest) jusqu'à l'arrêt (côté est) ou inversement et sécuriser les traversées potentiellement dangereuses
- Permettre un développement des accès à pied, à vélo depuis l'Avenue Verte en intégrant un stationnement vélo côté Avenue Verte
- Créer un lien de l'échangeur à une ligne forte (ligne A) dont le tracé de ligne pourrait être facilement modifié
- Améliorer dans le même temps les liaisons piétons et cyclables entre les zones de l'Erier et des Landiers pour les piétons et cyclistes

Il peut être envisagé d'aménager une passerelle sur la barrière de péage avec des escaliers donnant accès à la raquette centrale.

Distance de déplacement actuelle à pied et à vélo entre les Landiers Nord et Erier : 2,8 à 3,6 km

3. Aménagement de places sur l'emprise de l'échangeur : le côté est de l'échangeur côté Leyse peut accueillir 200 stationnements complémentaires sur un lieu beaucoup plus facile d'accès (par l'échangeur), mieux placé par rapport aux départs vers Lyon et très facilement accessible à pied ou à vélo.

4. Création d'une zone d'arrêt covoiturage spontané VL/TC côté Leyse : l'aménagement d'un lieu de dépose côté ouest n'a de sens que s'il existe aussi un point de dépose côté ouest pour éviter un détour important au conducteur jusqu'au parking côté ouest (4km).

5. Implantation de bornes de covoiturage spontané : des bornes d'affichage des directions pourraient être installées pour indiquer la présence d'une demande de covoiturage spontané sur l'arrêt de chaque côté du péage.

6. Stationnements vélo sécurisés : un stationnement vélo sécurisé pourrait être installé juste à côté de l'Avenue verte pour sécuriser le stationnement des covoitureurs se rendant à vélo au péage. Ce stationnement pourrait notamment être utilisé par des personnes venant de l'Avant-Pays (en covoiture ou avec les lignes de car) travaillant à Technolac (4,6 km), dans la zone des Landiers ou de l'Erier et stationnant leur vélo de nuit.

Des interrogations sur le rapport coût / efficacité des propositions

Enfin, sur le fond, il est justifié de s'interroger sur le faible rapport coût / efficacité des travaux dont le chiffrage de 67 M€ paraît très important au regard des objectifs de fluidité et de sécurité.

- Les bénéfices sécurisés sont limités dans la mesure où le ratio d'accidents/km.véhicule et le niveau de gravité sont faibles au regard d'enjeux de sécurisation beaucoup plus important comme la RD1504 entre Yenne et St Jean de Chevelu par exemple.
- Les impacts sur la fluidité sont limités en période de pointe dans la mesure où les mouvements vers Annecy sont faibles à cette période, et limités également en période courante dans la mesure où les moments de saturation en semaine sont faibles. Sur ce point, une faible partie de ces sommes investies dans des mesures d'accompagnement des entreprises pour favoriser le covoiturage qui présenteraient un bien meilleur ratio coût/efficacité.

1 document joint.

Observation n°15

Déposée le 10 Août 2018 à 17:39

Bolze Xavier

Les Covets, Route de Barby

73190 Curienne

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

La gare de péage actuelle conçue à l'ouverture de l'autoroute s'est révélée très vite mal conçue de l'avis de nombreux gestionnaires. Dès les années 80, c'était admis. Il faut donc plusieurs décennies pour corriger un projet mal conçu. On retrouve dans le projet d'aujourd'hui d'aménagement des accès A41-A43-VRU qui étaient déjà à l'étude il y a quelques années et pour lequel des observations déjà formulées ne sont pas encore prises en considération alors qu'elles semblent nécessaires et partagées par une bonne partie de la population, si j'en crois ceux que j'entends ou que je lis, les ingrédients d'un projet intéressant, attendu, souhaité, mais insuffisant au regard des besoins prévisibles.

Pour l'essentiel, j'expose ici un problème et une inquiétude :

1/ Le problème : le projet ignore une exigence posée précédemment, à savoir des aires de covoiturations connectées et dans tous les sens : aux arrivées et aux départ de ou vers Chambéry, Lyon et Annecy. Pour l'instant, il n'est prévu qu'une seule aire à l'arrivée de Lyon vers Chambéry. C'est tout simplement inacceptable à notre époque quand le covoiturage est institutionnalisé. On ne va pas continuer avec le parking du McDo ! Par exemple, où déposer un passager quand on arrive d'Annecy vers Lyon et qu'il se rend à Turin ? Ces aires doivent être accessibles aux piétons, aux voitures, aux bus et aux vélos. Il faut des aires de dépôt pour tous les accès, accessibles pour toutes les directions avec des connexions aux autres réseaux. La conception proposée a des années de retard. Cette absence d'aires accessibles par tous moyens peut pénaliser durablement le développement de la ville. Je propose souvent des trajets sur Blablacar, des amis, mes enfants, les jeunes que je connais pratiquent le covoiturage. Le covoiturage est un moyen de transport comme d'autres. Ne pas disposer d'un accès pour covoiturage connecté au réseau des voitures, bus et vélos devient un handicap pour les villes. Cette insuffisance du projet appelle un avis avec réserve du commissaire-enquêteur. Le promoteur du projet doit résoudre les insuffisances de son projet, le public ne doit pas être contraint de supporter pour les 50 ans à venir un projet mal conçu.

2/ L'inquiétude : une enquête publique du 27 juin au 10 août dans l'urgence pour réaliser les travaux en juillet 2019, c'est osé. Il y a des instructions ministérielles pour organiser les enquêtes quand le public est disponible. Avant fin juin aurait été mieux ! Une enquête peut être prolongée par le commissaire enquêteur jusqu'à 60 jours ou suspendue si le dossier doit être complété. Il eût été peut-être prudent d'anticiper. En annonçant par les médias que les travaux doivent être faits en 2019 car le calendrier a déjà été arrêté avec la SNCF, c'est imposer des délais qui font douter de la volonté d'une réelle prise en considération des observations du public. La consultation du public serait-elle encore une fois la cinquième roue du carrosse ? La rigueur de l'analyse des observations et la prise en considération de celles-ci ne doivent pas être soumises à des exigences excessives de calendrier au point de distiller un doute sur le respect des procédures qui, elles, ont été décidées pour améliorer les décisions sur les projets et éviter le gaspillage d'argent public.

Je vous remercie de votre attention.

Xavier Bolze

Observation n°16

Déposée le 10 Août 2018 à 18:02
DEGRANGE Damien
10 Boulevard de la Colonne
73000 CHAMBERY

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Agissant en tant qu'avocat de la SCI GUELI DES LANDIERS et de la SARL ITALIA MARKET, je vous prie de trouver en pièce jointe, nos observations portant sur le dossier d'enquête publique.

Bonne réception.

Damien DEGRANGE
Avocat au Barreau de Chambéry

1 document joint.

Liste des observations déposées par courriel

Observation n°9

Déposée le 20 Juillet 2018 à 09:49
Henri Dupassieux

A l'attention de M.Le commissaire enquêteur,

Monsieur,

Je souhaite attirer votre attention sur un point très insuffisant qui concerne l'aménagement fonctionnel de l'échangeur nord de Chambéry, proposé à l'enquête publique que vous dirigez.

Il s'agit de la proposition d'aménagement de l'aire de covoiturage.

Comme vous avez pu le constater, cette aire ne sera pas très fonctionnelle, car elle obligera l'un des deux covoitureurs à faire un grand détour par les bretelles d'accès pour récupérer soit son chauffeur, soit son covoitureur.

J'ai exposé ce problème aux ingénieurs qui ont été chargés de l'aménagement (Mme Quinet de AREA et M.Boyette de EGIS). Ceux-ci m'ont indiqué qu'ils étaient bien conscients de ce problème, mais qu'ils n'avaient pas pu prendre en compte la possibilité d'un aménagement qui aurait pu permettre une bonne fonctionnalité de cette aire de covoiturage.

La solution que je propose consisterait à aménager une aire de prise en charge côté Leysse sur le tènement enherbé qui est suffisamment large pour permettre cet aménagement. Il faudrait également prévoir une passerelle piétonne pour permettre au covoitureur de rejoindre cette zone facilement. Une passerelle légère au-dessus des voies ne devrait pas coûter au-delà du million d'€, soit moins de 1 % du coût total des aménagements qui prévoient plusieurs ponts routiers.

Les ingénieurs que j'ai rencontrés m'ont objecté le fait que la DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer) n'avait pas validé cette proposition d'aire de prise en charge pour des raisons de sécurité. J'avoue que cette position rigide de la DGITM me questionne. Il doit bien y avoir une solution qui permette cet aménagement en toute sécurité, entre autre en affectant un passage au péage dédié à cette voirie, comme c'est le cas souvent dans de tels aménagements.

Aussi, je vous demande, M.Le commissaire, de prendre en compte cette proposition et de recommander d'étudier cette variante dans votre rapport d'enquête.

Restant à votre disposition

Henri DUPASSIEUX

Conseiller communautaire de Grand Chambéry

Conseiller municipal de Chambéry

Documents associés

Observation n°1

Association pour le Développement des transports en Commun en Savoie



Enquête Publique sur le « réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry »

Première contribution de l'ADTC Savoie

Préambule

- Les élus et la société AREA laissent croire que ce projet est financé par cette dernière : il n'en est rien, ce sont les usagers, pour 55 millions d'euros, qui vont régler la quasi-totalité de l'addition via des sur-augmentations de péage étalées sur plusieurs années. Il a été stupéfiant de constater, samedi matin, que même le commissaire enquêteur a été dupé.
- Les élus de Chambéry Métropole ont voté à l'unanimité ce projet pour, entre autres, « le renforcement de la sécurité » qui est discutable. Ils n'arrivent pas, cependant, à dégager une majorité pour un abaissement de la vitesse sur la VRRU à 70 Km/heure, en particulier aux heures de pointes (voir DL du 16/6/2015). Pour rappel, entre 65 km/heure et 90 km/heure, l'énergie cinétique des véhicules et la longueur de freinage sont doublées. Faudra-t-il qu'une nouvelle tragédie survienne sur la VRRU pour que les choses changent ?

Du fait de :

- La présentation malhonnête de ce projet dans le dossier d'enquête et dans les présentations qui ont eu lieu dans les conseils municipaux et d'agglomération, en particulier dans celui de Chambéry, le 26 mars 2018, par la société AREA, le maire de Chambéry et la première adjointe.
- L'organisation de cette enquête publique entre le 25 juin et le 10 août : période très difficile pour organiser un travail associatif approfondi autour de ce projet, d'alternatives et améliorations que nous souhaitons apporter.
- L'affirmation suivant laquelle les accès au Lyon-Turin seraient reportés entre 2030 et 2050, permettant ainsi d'évacuer la prise en compte de l'important report sur le rail prévu par ce projet, et ainsi ne pas mettre en avant l'importance capitale de ce projet pour la diminution du trafic poids-lourds sur la VRRU et du trafic automobile entre la Savoie et Lyon.
- L'absence dans ce rapport du projet de doublement partiel de la voie ferrée entre Aix Les Bains et Annecy, voté et financé par la Région en 2015, qui permettra par un meilleur cadencement et une réduction du temps de trajet, une meilleure attractivité du ferroviaire entre les deux Savoie et donc une diminution du trafic automobile.
- L'affirmation dans ce rapport et par la voix de la première adjointe de Chambéry, que les projets de contournement autoroutier de Chambéry ont été définitivement abandonnés, alors que seul le projet de Contournement Ouest, privilégié par l'Etat en 2005, a été abandonné en 2014. Il n'y a eu aucune décision sur les deux autres projets de contournement centre étudiés en 2005. On ne s'étonnera pas d'ailleurs que le réaménagement important de la bretelle d'accès de la VRRU Sud vers le péage, au niveau de la société DISPANO, se juxtapose avec un des deux projets de contournement centre. Rappelons que le contournement autoroutier, où qu'il soit, sera une catastrophe pour Chambéry, l'Etat

ayant prévu en 2010 (DTA Alpes du Nord) de réduire la VRU à deux fois deux voies pour la congestionner et ainsi obliger les automobilistes à emprunter le contournement autoroutier payant.

- L'exclusion totale pendant 4 ans des usagers, pourtant principaux financeurs de ce projet, des négociations entre AREA et les collectivités locales.

L'ADTC Savoie demande :

- Le prolongement de l'enquête publique jusqu'à fin septembre
- L'annulation des délibérations des collectivités
- L'ajout des documents suivants :
 - Un document présentant le financement du projet intégrant :
 - Le décret de janvier 2014 précisant les nouvelles augmentations que subiront les usagers pour financer ce projet
 - L'avis de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières de juin 2017 sur la surestimation des coûts de ce projet par AREA.
 - Les études préliminaires de l'Etat en juillet 2005 sur les 4 projets de contournement autoroutier de Chambéry (Est, Ouest, variante centre 1 et variante centre 2) et les impacts sur la fréquentation du contournement autoroutier avec un rétrécissement de la VRU à deux fois deux voies.
 - La Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord de 2010, imposant un « réaménagement des voies » existantes pour les projets de « contournement d'agglomération »
 - La lettre des 80 grands-élus au Président de la République de mai 2018 demandant la « coordination » impérative des accès au Lyon-Turin avec le tunnel de base actuellement prévu pour 2029, 2030.
 - L'organisation d'une réunion publique d'information mi-septembre sur le projet, sur les alternatives et améliorations que les associations souhaiteraient apporter.

Rappelons que, contrairement aux affirmations :

- Ce projet n'est pas financé par AREA, mais dans sa quasi-totalité, par les usagers via des suraugmentations de péage étalées sur plusieurs années.
- Ce projet ne résorbera pas les bouchons, le principal point noir étant le tunnel du l'Epine.
- Ce projet, pour quelques secondes gagnées par les automobilistes, va pénaliser lourdement le covoiturage, vu les localisations des nouveaux parkings prévus, qui feront perdre entre 5 minutes et 10 minutes aux usagers.
- Ce projet n'apporte aucun aménagement au virage péage-VRU Sud, pourtant aussi accidentogène que le virage VRU-péage qui est juxtaposé à un des deux projets de contournement centre. Il n'y a, dans ce projet, aucune étude d'alternative comme la mise en place d'un radar poids-lourds à l'entrée de ce virage.
- Ce projet ne supprime pas le cisaillement au péage, la bretelle vers Annecy n'ayant pas été supprimée.

Il aurait été intéressant de demander aux usagers des autoroutes s'ils ne préféreraient pas que les augmentations des péages autoroutiers, qu'ils subissent, servent plutôt à favoriser le covoiturage et le report modal des poids-lourds sur le rail.

Rappelons également qu'en 2003, AREA avait financé la plateforme de chargement des poids-lourds d'Aiton, contribuant ainsi à diminuer le trafic poids-lourds dans la vallée de la Maurienne.

L'ADTC Savoie publiera dans les semaines à venir un second avis avec des propositions sur le projet pour favoriser la sécurité, l'intermodalité et le covoiturage.

Documents associés

Observation n°7

Avis n° 2017-050 du 14 juin 2017
relatif au projet de 16^{ème} avenant à la convention passée entre l'Etat et la société des
Autoroutes Rhône-Alpes (AREA) pour la concession de la construction, de l'entretien et de
l'exploitation d'autoroutes approuvée par décret du 9 mai 1988 et au cahier des charges
annexé à cette convention

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

Saisie pour avis, par les ministres en charge de la voirie routière nationale et de l'économie, d'un dossier enregistré au greffe le 13 mars 2017 et déclaré complet le même jour en application de l'article 49 du règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 122-4, L. 122-8 et L. 122-10 ;

Vu la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte ;

Vu le décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers ;

Vu le décret du 9 mai 1988 approuvant la convention passée entre l'Etat et la société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, ensemble les décrets des 17 juillet 1990, 12 avril 1991, 14 mai 1991, 31 mars 1992, 26 octobre 1995, 26 décembre 1997, 29 décembre 1997, 30 décembre 2000, 30 novembre 2001, 5 novembre 2004, 11 mai 2007, 5 janvier 2011, 28 janvier 2011, 24 janvier 2014 et du 21 août 2015 approuvant les avenants à cette convention et au cahier des charges annexé ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu la directrice des infrastructures de transport à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer au ministère de la transition écologique et solidaire et les représentants de la société AREA, le 31 mai 2017 ;

Après en avoir délibéré le 14 juin 2017 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. CONTEXTE

1. Par courrier enregistré le 13 mars 2017 au greffe de l'Autorité, les ministres chargés de la voirie routière nationale et de l'économie ont saisi l'Autorité pour avis sur le projet de 16^{ème} avenant à la convention passée entre l'Etat et la société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes approuvée par décret du 9 mai 1988 et au cahier des charges annexé à cette convention. L'article L. 122-8 du code de la voirie routière prévoit que l'Autorité se prononce dans un délai de trois mois à compter de sa saisine.

1.1. Caractéristiques du projet

2. Le projet d'avenant soumis à l'avis de l'Autorité assure, pour ce qui concerne la société AREA, la mise en œuvre du plan d'investissement autoroutier (PIA) négocié entre l'Etat et 7 concessionnaires d'autoroute. Ce plan vise à confier aux sociétés, par exception aux obligations de publicité et de mise en concurrence, la réalisation de 57 opérations pour un coût global de construction de 803,5 millions d'euros (M€)¹.
3. Le programme d'investissement est financé pour l'essentiel par des hausses des tarifs de péage de 0,1 à 0,4 % en moyenne par an, étalées sur les années 2019 à 2021 et applicables à l'ensemble des usagers des autoroutes concernées par le PIA (à hauteur d'environ 63 % du coût total), ainsi que par des subventions des collectivités territoriales (à hauteur de 29 % du coût total).
4. Dans ce cadre, le projet d'avenant relatif à la société AREA porte sur cinq opérations, pour un coût de construction de 65,9 M€², qui se répartissent en deux catégories : opérations visant à améliorer la fluidité et la sécurité du trafic et opérations visant à diminuer l'impact environnemental de l'infrastructure concédée.
5. Le projet d'avenant relatif à la société AREA prévoit, en contrepartie de la réalisation de ces investissements, des hausses spécifiques des tarifs de péage, de 0,413 % par an entre 2019 et 2021, applicables à l'échelle de l'ensemble du réseau des autoroutes exploitées par la société AREA et qui viendraient s'ajouter aux augmentations déjà prévues antérieurement³.

1.2. Cadre juridique de l'avis

6. La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques réforme le mode de gouvernance du secteur autoroutier en instituant notamment une procédure de consultation préalable obligatoire d'une autorité indépendante sur les projets de hausse de péages envisagés en contrepartie de la réalisation par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) d'investissements non prévus dans leurs contrats de concession. L'exposé des motifs du projet de loi rappelle ainsi, à l'appui de cette évolution, l'appréciation portée par la Cour des comptes et l'Autorité de la concurrence sur le déséquilibre des relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroute, « **ce qui conduit à une insuffisante prise en compte de l'intérêt des usagers** ».

7. L'article L. 122-8 du code de la voirie routière introduit par cette loi prévoit donc que « [l']Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est consultée sur les projets de modification de la convention de délégation, du cahier des charges annexé ou de tout autre contrat lorsqu'ils ont une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée de la convention de délégation. (...) Elle vérifie notamment le respect de l'article L. 122-4. [...] ». L'article L. 1261-2 du code des transports prévoit que l'avis de l'Autorité est rendu public, sous réserve des secrets protégés par la loi, répondant ainsi

¹ hors taxes, aux conditions économiques de janvier 2016

² 65,905 M€, hors taxes, aux conditions économiques de janvier 2016.

³ Cf. rapport annuel de l'Autorité Synthèse des comptes des concessionnaires autoroutières - Exercice 2015 (compensation du gel des tarifs de péage au 1^{er} février 2015)

à l'objectif poursuivi par le législateur d'assurer une plus grande transparence dans le contrôle des concessions autoroutières.

8. Aux termes de son étude d'impact, l'objectif général poursuivi par le projet de loi est de « *renforcer le positionnement de l'État face aux sociétés concessionnaires d'autoroutes* » et se décline en un objectif spécifique qui vise à « *garantir un meilleur paramétrage et un meilleur cadrage financier des investissements autoroutiers compensés par des hausses de péages, afin d'éviter que les SCA ne perçoivent une rémunération excessive pour ces investissements* ». Il est en outre précisé qu'« *il convient notamment de réinterroger dans le cadre des contrats de plan l'équilibre entre la gestion et le développement du réseau autoroutier concédé et le pouvoir d'achat des consommateurs* ».

9. L'article L. 122-4 du même code prévoit que « *[l]es ouvrages ou des aménagements non prévus au cahier des charges de la délégation peuvent être intégrés à l'assiette de celle-ci, sous condition stricte de leur nécessité ou de leur utilité, ainsi que de leur caractère accessoire par rapport à l'ouvrage principal. Leur financement ne peut être couvert que par une augmentation des tarifs de péages, raisonnable et strictement limitée à ce qui est nécessaire. [...]* ». Par ailleurs, l'article L. 122-10 du même code dispose que « *les revenus additionnels des tarifs de péages résultant des modifications mentionnées à l'article L. 122-8 couvrent, outre les dépenses de toute nature mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 122-4 [soit les dépenses liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure], l'amortissement des capitaux investis par le délégataire ainsi qu'une rémunération raisonnable et conforme aux conditions du marché, tels qu'ils peuvent être évalués avant la conclusion de l'avenant* ».

10. Enfin, l'article L. 122-4 du code de la voirie routière ajoute que « *[l]a convention de délégation et le cahier des charges annexé fixent les conditions dans lesquelles le délégataire exerce les missions qui lui sont confiées par l'Etat et en contrepartie desquelles il est autorisé à percevoir des péages. [...]* Le cahier des charges prévoit un dispositif de modération des tarifs de péages, de réduction de la durée de la concession ou d'une combinaison des deux, applicable lorsque les revenus des péages ou les résultats financiers excèdent les prévisions initiales. En cas de contribution de collectivités territoriales ou de l'Etat au financement de la délégation, ce dispositif peut, à la place ou en complément, prévoir un partage d'une partie des résultats financiers de la délégation au profit de l'Etat et des collectivités territoriales contributrices. (...) ».

2. METHODE D'ANALYSE DE L'AUTORITE

11. Au regard des dispositions qui précèdent, lorsqu'elle est saisie d'un projet d'avenant à un contrat de concession, il appartient à l'Autorité d'apprécier dans quelle mesure le projet respecte, au niveau de chaque opération analysée individuellement comme au niveau global de la concession, l'ensemble des principes énoncés par l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.

2.1. Sur le caractère non prévu de l'ouvrage

12. L'Autorité s'attache ainsi, en premier lieu, à vérifier si les opérations intégrées dans chaque projet d'avenant ne relèvent pas des obligations déjà existantes au titre du contrat de concession ou de ses avenants successifs. Les dépenses qui relèvent des obligations ordinaires du concessionnaire ou qui sont déjà prévues au contrat de concession ne sauraient en effet être couvertes par une augmentation supplémentaire des tarifs de péage.

2.2. Sur la condition stricte de nécessité ou d'utilité de l'opération et son caractère accessoire

13. En deuxième lieu, si les opérations correspondent à des obligations nouvelles, l'Autorité apprécie dans quelle mesure les ouvrages et aménagements prévus sont strictement nécessaires ou utiles à l'exploitation de l'autoroute et revêtent un caractère accessoire⁴ par rapport à l'ouvrage principal.
14. Comme l'a voulu le législateur, cet examen vise à apporter un éclairage objectif et indépendant sur le bien-fondé du financement par l'utilisateur des autoroutes concédées des opérations envisagées.
15. S'agissant en effet du financement des investissements non prévus dans les contrats de concession autoroutiers, l'article L. 122-4 du code des transports, dans sa rédaction issue de l'article 20 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, précise clairement la répartition de leur prise en charge entre l'utilisateur de l'autoroute et les collectivités publiques. Seul le financement d'ouvrages ou d'aménagements strictement nécessaires ou utiles à l'exploitation de l'autoroute a ainsi vocation à être couvert en priorité par le produit du péage et, à titre exceptionnel seulement, par l'Etat et les collectivités territoriales ; dans tous les autres cas, il ne peut être fait appel à la contribution de l'utilisateur de l'autoroute.
16. La règle de partage définie est non seulement conforme au fondement juridique du péage, qui, en tant que redevance pour service rendu, est la contrepartie de l'utilisation de l'autoroute et ne saurait donc couvrir le coût d'un service qui ne bénéficierait qu'à des tiers, mais également aux restrictions que pose la directive « concessions »⁵ à la modification d'un contrat par avenant. Le droit européen ne permet en effet de déroger à l'obligation de mise en concurrence que sous des conditions strictes, notamment celle tenant à ce que les travaux soient nécessaires à la concession et que leur réalisation ne puisse être séparée du contrat initial sans présenter d'inconvénient majeur.
17. L'analyse de la nécessité ou de l'utilité d'une opération, que l'Autorité est donc amenée à apprécier, dans le cadre de l'examen d'un projet d'avenant, au regard de ses seuls effets sur l'exploitation de l'autoroute, ne doit pas être confondue avec la question de son opportunité. Il n'appartient pas, en particulier, à l'Autorité de se prononcer sur l'objectif poursuivi par le Gouvernement, comme rappelé par la directrice des infrastructures de transport dans son audition du 31 mai 2017, de répondre à « des attentes fortes des collectivités territoriales en matière d'aménagements visant à améliorer la desserte des territoires, et à créer de l'activité en investissant dans l'amélioration de la qualité des infrastructures »⁶.
18. **Il n'appartient pas davantage à l'Autorité de se prononcer sur l'intérêt public ou sur l'utilité générale d'un projet d'ouvrage ou d'aménagement, qui est l'objet même d'une procédure d'utilité publique distincte.**
19. Les parties concernées peuvent convenir de la réalisation d'une opération mais, indépendamment de son intérêt socioéconomique, dès lors qu'elle ne serait pas strictement nécessaire ou utile à l'exploitation de l'autoroute et, partant, au service rendu à ses usagers, son financement ne saurait être assuré par le péage, même partiellement.
20. Dans le cadre ainsi précisément rappelé, l'Autorité doit apprécier la condition stricte de nécessité ou d'utilité de chacune des opérations au regard :

⁴ C'est-à-dire d'un coût et d'une ampleur limités au regard de la concession dans son ensemble, et ne présentant aucune autonomie fonctionnelle par rapport à l'ouvrage principal.

⁵ Directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services puis directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession transposée par l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession et le décret n° 2016-86 du 1^{er} février 2016 relatif aux contrats de concession

⁶ Communiqué de presse du secrétaire d'Etat chargé des transports le 26 janvier 2017

- de la cohérence entre les finalités poursuivies par l'opération et les besoins de l'exploitation de l'autoroute concédée,
 - des effets prévisibles de l'opération et de son intérêt tant pour l'exploitation de l'autoroute concédée que pour ses usagers.
21. Une opération pourra ainsi répondre à cette condition lorsqu'elle est de nature à entraîner une induction de trafic significative⁷, qui traduit la plus grande attractivité de l'ouvrage pour l'usager de l'autoroute, ou à améliorer de manière sensible les conditions d'exploitation de l'autoroute concédée. Sur ce dernier aspect, il s'agit d'apprécier en quoi l'opération peut bénéficier à l'usager de l'autoroute à travers, par exemple, des conditions de circulation et de confort améliorées ou encore la valeur environnementale du service qui lui est fourni (en particulier par la mise aux normes applicables aux nouvelles infrastructures).
22. Cette grille d'analyse, restreinte dans le cadre précis de cet exercice, est par ailleurs cohérente avec la dernière décision de la Commission européenne sur le plan de relance autoroutier (PRA), qui admet le financement par l'usager de l'autoroute, par voie d'avenants conclus hors procédure de mise en concurrence, d'opérations visant à « *répondre à un accroissement de trafic, à résoudre un problème de sécurité ou à améliorer celle-ci, à mettre à niveau la qualité de service, comme par l'amélioration de leur insertion environnementale* »⁸, de même qu'avec celle de la jurisprudence⁹.
23. Sont susceptibles, en fonction de leurs caractéristiques propres, d'être regardées comme nécessaires ou utiles à l'exploitation de l'autoroute concédée des opérations telles que la réalisation de diffuseurs visant à répondre à une demande de trafic supplémentaire et/ou améliorer les conditions de circulation des usagers de l'autoroute, ainsi que la restauration de la continuité écologique, la préservation de la ressource en eau ou la mise aux normes actuelles d'installations permettant de lutter contre le bruit pour améliorer la qualité de l'insertion environnementale de l'ouvrage¹⁰.
24. Inversement, le raccordement d'une autoroute existante à la voirie locale, qui, tout en poursuivant un objectif d'aménagement du territoire ou d'allègement du trafic en dehors du réseau concédé, n'aurait pas d'incidence sensible sur l'exploitation de l'autoroute, ne saurait répondre aux exigences posées par l'article L. 122-4 du code de la voirie routière pour autoriser son financement, même pour partie, par l'usager de l'autoroute¹¹.
25. Au-delà des objectifs qui peuvent être présentés dans le dossier de saisine, qui se trouvent, dans un certain nombre de cas, extérieurs à l'objet de la concession¹², l'Autorité s'est assurée de la nécessité ou de l'utilité stricte de chaque opération pour l'exploitation de l'autoroute. Cette analyse a consisté à examiner la finalité poursuivie par le projet et à vérifier le caractère suffisamment étroit du lien entre ce dernier et les besoins de l'autoroute, tels qu'ils ont pu être notamment identifiés à partir d'études préalables ou des études de trafic qui lui ont été transmises. L'Autorité a ensuite analysé les effets attendus de l'opération sur l'exploitation de l'autoroute pour pouvoir conclure sur le respect de la condition requise par l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.
26. Une approche quantitative, inspirée de l'évaluation socio-économique des investissements publics, pourrait apporter un éclairage complémentaire bienvenu sur le bilan coûts/bénéfices du point de vue de l'usager de l'autoroute. Dans le cas d'un diffuseur par exemple, la démarche consisterait à mettre

⁷ Dans la limite du niveau de trafic au-delà duquel le trafic induit serait susceptible de dégrader les conditions de circulation de l'autoroute
⁸ Décision C(2014) 7850 de la Commission européenne du 28 octobre 2014 sur le plan de relance autoroutier

⁹ CE, 23 décembre 2016, *M. G. et autres*, n° 397096

¹⁰ Tel est le cas, par exemple, de la création d'une liaison autoroutière entre l'A40 et Annemasse dès lors qu'elle achève le contournement de l'agglomération formée par les villes de Genève et Annemasse, « *contribuant à améliorer sur l'A40 la circulation quotidienne des travailleurs frontaliers de l'agglomération et à remédier aux phénomènes de saturation que connaît cette autoroute dans ce secteur* » (CE, Section des travaux publics, 21 juin 2011, *Avis* n° 385183).

¹¹ Il en a été jugé ainsi, par exemple, du « *raccordement entre la voie Pierre Mathis à Nice et l'Autoroute A8 (...) traversant des quartiers de Nice à forte densité de population* », du fait qu'il n'était « *destiné qu'à alléger le trafic sur certaines voies communales, seuls les automobilistes provenant du réseau de la voirie municipale [ayant] accès aux ouvrages en cause* », sans apporter « *de modification sensible au trafic global sur l'A8 ou à ses conditions d'exploitation* » (CE, Section des travaux publics, 16 mars 2010, *Avis* n° 383668).

¹² Décongestion de voirie locale par exemple

en regard l'ensemble des gains (gains de temps, de confort et de sécurité par exemple) et des coûts (hausse de péages pour l'ensemble des usagers de l'autoroute et congestion éventuelle par exemple) apportés par le projet aux usagers de l'autoroute. Dans les délais d'instruction requis et faute de données utiles présentées dans le dossier de saisine, l'Autorité n'a pas été en mesure de mener à bien cette analyse, qui aurait pu conduire à nuancer, le cas échéant, l'avis sur certaines opérations en faisant ressortir un surplus positif pour l'usager de l'autoroute.

27. Enfin, il ne saurait être préjugé du respect de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière dès lors que l'autorité concédante et, le cas échéant, les sociétés concessionnaires ne mettent pas l'Autorité en mesure de se prononcer sur la condition stricte de nécessité ou d'utilité, faute de transmission des éléments suffisants ou pertinents. L'Autorité recommande en conséquence d'écarter les ouvrages et aménagements pour lesquels cette démonstration ne serait pas apportée. Rien ne fait obstacle, dans cette hypothèse, à ce que leur réalisation soit renvoyée à un avenant ultérieur, pour autant que les conditions posées par la loi soient alors satisfaites.

2.3. Sur l'estimation des dépenses prises en compte

28. En troisième lieu, il appartient à l'Autorité de vérifier que les dépenses liées aux nouveaux ouvrages et aménagements et destinées à être compensées par les tarifs de péage, se rattachent directement et exclusivement à ces opérations et que leur montant prévisionnel est strictement justifié, au regard notamment des coûts habituellement constatés, compte tenu de leur nature et de leurs caractéristiques propres.
29. Indépendamment des expertises des parties, l'analyse confiée à l'Autorité trouve d'autant plus de justification que les coûts retenus dans le projet d'avenant ne sont pas le résultat d'une procédure de mise en concurrence mais d'une estimation convenue au terme d'une négociation. L'éclairage d'un régulateur indépendant, qui, sans disposer de l'expertise de bureaux d'étude, dispose néanmoins désormais d'une compétence de contrôle sur les marchés des concessionnaires d'autoroute, est de nature à réduire l'asymétrie d'information, dans laquelle est placée l'autorité concédante et que renforce l'absence de mise en concurrence.
30. Comme l'ont notamment rappelé les représentants des sociétés concessionnaires d'autoroute lors de leur audition, le chiffrage d'un projet d'investissement en phase amont est un exercice complexe, compte tenu des incertitudes inhérentes à ce stade d'avancement d'un projet. Le coût prévisionnel d'une opération se précise ainsi phase après phase (études de conception détaillée puis réalisation), jusqu'à se stabiliser à la notification des marchés et, en définitive, lors du solde de leur exécution.
31. Sous ces réserves, dans la limite des informations communiquées et de délais d'étude contraints, l'Autorité a souhaité apporter un éclairage extérieur sur les chiffrages de coûts, en les rapprochant de références publiques disponibles et des données recueillies dans le cadre de ses missions de contrôle des marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroute. Il convient toutefois de souligner que ces informations ne sont pas nécessairement exhaustives, par exemple en l'absence de détails de certains éléments de coûts, et que la taille parfois limitée des échantillons retenus peut ne pas exclure certains biais, géographiques ou conjoncturels. Dès lors, si la diversité des sources de comparaison est de nature à garantir la robustesse globale de l'analyse, les résultats obtenus peuvent ne pas être pleinement représentatifs dans certains cas d'espèce, notamment en cas de singularités techniques ou de sujétions de réalisation non identifiées. Pour en tenir compte, il a été fait le choix, en présence de plusieurs références disponibles, de privilégier les sources les plus récentes et/ou les plus adaptées au cas d'espèce, le cas échéant en intégrant un renchérissement raisonnable des coûts concernés pour tenir compte d'éventuelles spécificités d'exécution.
32. Dans le délai d'instruction imparti, l'analyse de l'Autorité s'est plus particulièrement concentrée sur l'évaluation du coût des diffuseurs et échangeurs, qui représentent plus de la moitié du montant du PIA.

33. Dans un premier temps, elle a cherché à rapprocher les coûts prévisionnels de ces opérations de ceux de projets similaires contractualisés récemment. Toutefois, la faible taille de l'échantillon de comparaison, la disparité des montants entre des projets en apparence relativement similaires et le manque d'informations détaillées sur les opérations précédemment contractualisées n'ont pas permis d'expertiser sur cette première base, de manière robuste et satisfaisante, les niveaux de coûts de construction des diffuseurs du PIA.

34. Dans un second temps, sur la base des « tableaux des coûts de construction détaillés » figurant dans le dossier de saisine, les éléments de coûts ont été comparés aux références de prix recueillies et/ou constituées par l'Autorité. Ces tableaux fournissent en effet une décomposition, précise et harmonisée entre les sociétés et les opérations, des dépenses prévisionnelles de travaux (par intitulé de prestation, quantité et prix unitaire) ainsi que des dépenses connexes (acquisitions foncières, frais d'études et de maîtrise d'ouvrage, sommes à valoir).

35. Toutefois, faute de précision suffisante des plans et en l'absence d'avant-métrés, le niveau de détail des éléments techniques joints au dossier de saisine n'a pas permis de procéder à l'analyse des quantités estimées par opération, alors que l'aléa sur le chiffrage des quantités est potentiellement aussi important que celui sur les prix unitaires.

36. Dès lors, sans remettre en cause les volumes retenus, l'Autorité a ciblé l'analyse sur les principaux niveaux de prix unitaires qui ont servi à établir les coûts de travaux ainsi que sur le niveau général des dépenses connexes. Cette démarche a permis d'auditer environ 75 % de l'ensemble des coûts de construction des projets de diffuseurs envisagés dans le PIA.

37. En ce qui concerne plus spécifiquement le poste « travaux », compte tenu du caractère standardisé des prestations à réaliser, de leur présence récurrente, voire systématique, dans les projets routiers et de l'importance de leur poids financier, l'Autorité a sélectionné une vingtaine de prestations parmi les plus représentatives¹³, de manière à couvrir environ 70 % du coût global de construction des diffuseurs prévus dans le PIA.

38. Pour chaque nature de prestation retenue, l'Autorité s'est attachée à identifier des niveaux de prix comparables en s'appuyant sur plusieurs sources, fiables et objectives. Ont ainsi été retenus les précédents avenants aux contrats de concession¹⁴, les rapports publics¹⁵ et guides de bonnes pratiques¹⁶ établis par le réseau scientifique et technique du ministère chargé des transports (notamment sur la base des aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat), les marchés de travaux passés par les sociétés concessionnaires¹⁷ ainsi que des détails estimatifs d'offres de marchés de travaux passés par l'Etat en tant que maître d'ouvrage sur la période 2009-2014.

39. Pour cet exercice, l'Autorité a exploité les données relatives à des prestations similaires, issues du même domaine d'activité, en retenant de surcroît des valeurs hautes en cas de fourchettes ou en

¹³ Par exemple la réalisation de déblais, la fourniture et la mise en œuvre de grave bitume, la construction d'écrans acoustiques et la création de giratoires de raccordement

¹⁴ Avenants relatifs au paquet vert autoroutier (négociés en 2009 et contractualisés en 2010) et au plan de relance autoroutier (négociés en 2013 et contractualisés en 2015) pour lesquels la nature ou encore le coût des aménagements sont publics.

¹⁵ Ex : le rapport du SETRA « *Construction des ouvrages d'art* ». Ce document est la synthèse d'un recueil de coûts qui a été réalisé au niveau national auprès des maîtres d'ouvrages publics routiers (septembre 2008). Il présente notamment des valeurs moyennes et des écarts-types de coûts de construction (poste travaux) spécifiques aux ouvrages d'art :

http://www.infra-transport-matériaux.cerema.fr/IMG/pdf/0855w_constructionOA2006.pdf

¹⁶ Voir la note d'information du SETRA sur les « Éléments de coût des mesures d'insertion environnementale ». Ce document est issu d'un recueil de coûts réalisé au niveau régional auprès des maîtres d'ouvrages publics routiers (janvier 2009). Il présente notamment des valeurs moyennes et des fourchettes de coûts de construction (poste travaux) pour des ouvrages de nature variée (passages faune, écrans acoustiques, bassins, etc.) :

http://www.infra-transport-matériaux.cerema.fr/IMG/pdf/0903w_NI_EEC_88.pdf

Voir aussi le document du CEREMA sur les « coûts des techniques de construction et d'entretien des chaussées ». Ce document est issu d'un recueil de coûts réalisé au niveau régional auprès des maîtres d'ouvrages publics routiers (décembre 2016). Il présente notamment des valeurs moyennes et des fourchettes de coûts de construction (poste travaux) pour des prestations de terrassements (déblais, remblais, couche de forme) et de chaussées (enrobés) :

¹⁷ Pour rappel, les sociétés concessionnaires ont l'obligation depuis le 5 mai 2016 de notifier à l'Autorité leurs marchés de travaux, fournitures et services ayant fait l'objet d'une procédure de publicité et de mise en concurrence préalablement à leur signature. Pour chaque procédure, le dossier de notification contient notamment l'ensemble des éléments financiers et de coûts relatifs aux différentes offres reçues, et en particulier les prix unitaires associés à chaque nature de prestation.

procédant, au besoin, à des redressements au vu des prix ressortant des marchés passés par les sociétés concessionnaires.

40. Par ailleurs, afin de tenir compte de l'évolution des prix spécifiques au secteur des travaux publics, les valeurs de référence prises en compte ont été ramenées à une date de valeur identique à celle des projets présentes dans le cadre du PIA, en recourant aux indexations adéquates¹⁸. Au-delà du seul effet de l'actualisation, le recours à des références de prix relatives à différentes périodes du cycle économique présente également l'avantage de lisser les effets conjoncturels.

41. Dans l'ensemble, cette démarche, qui emprunte à plusieurs référentiels de comparaison, a permis de disposer de niveaux de prix représentatifs pour des prestations équivalentes à celles du PIA et, sur cette base, d'établir des valeurs de prix de référence avec une marge d'erreur par défaut limitée, pouvant de ce fait être considérée comme acceptable. Ces valeurs de référence, appliquées aux quantités retenues dans les *tableaux de coûts de construction détaillés*, aboutissent ainsi à un coût de référence pour le poste « travaux » de chacun des diffuseurs. Compte tenu de la prudence des hypothèses retenues et du champ limité de l'audit des prestations (à la fois sur les prix unitaires et les quantités estimées), ce coût de référence peut être considéré comme une estimation conservatrice.

42. En ce qui concerne les postes connexes de dépenses (acquisitions foncières, frais d'études et de maîtrise d'ouvrage, sommes à valoir) et faute de disposer de données publiques relatives à d'autres maîtres d'ouvrages que les sociétés concessionnaires, l'Autorité a analysé les niveaux envisagés en procédant à des comparaisons entre projets de diffuseurs similaires dans le cadre du PIA.

43. Pour le poste « acquisitions foncières », l'échantillon des opérations du PIA a permis d'identifier une fourchette cohérente de prix, qui a été reprise, sauf exception, comme référence.

44. Pour le poste « études et maîtrise d'ouvrage », l'Autorité a constaté que le niveau des prestations de maîtrise d'œuvre présentait des écarts avec les montants notifiés par les sociétés concessionnaires au cours des deux dernières années qu'elle n'a pu expliquer. Faut-il de référence alternative, l'Autorité a retenu en pratique des taux de référence peu éloignés de ceux avancés en moyenne dans le PIA et, par conséquent, relativement conservateurs.

45. Enfin, pour le poste « sommes à valoir »¹⁹, l'Autorité n'a pas connaissance de valeur de référence publique mais relève que la moyenne du montant de ce poste (environ 1,2% du poste « travaux » pour l'ensemble des diffuseurs du PIA) semble cohérente avec les valeurs utilisées habituellement par la profession. L'existence de cette provision conduit ainsi à rappeler que les quantités et prix unitaires retenus pour l'estimation du poste « travaux » n'ont pas vocation à intégrer eux-mêmes une marge de prudence supplémentaire pour des aléas et incertitudes qui seraient donc déjà couverts : ils doivent en conséquence être uniquement déterminés en référence aux prix moyens du marché.

46. Au total, la somme des coûts de référence des postes « travaux », « acquisitions foncières », « études et maîtrise d'ouvrage » et « sommes à valoir » permet de constituer, pour chaque opération, le coût de construction de référence moyen auquel a été comparé par suite le coût de construction retenu dans le projet d'avenant pour déterminer la compensation due au concessionnaire.

2.4. Sur la conclusion de l'analyse

47. L'Autorité détermine, en quatrième lieu, si l'augmentation des tarifs des péages est raisonnable et strictement limitée à ce qui est nécessaire afin de couvrir les dépenses qu'il convient de compenser (déduction faite le cas échéant des subventions perçues, des recettes propres et des économies de charges corrélatives). Elle apprécie, en particulier, si la rémunération des capitaux investis qui en

¹⁸ Indices TP01 et TP09 notamment

¹⁹ Les sommes à valoir constituent une provision financière dont la vocation est d'inclure dans le budget d'une opération les aléas et incertitudes inhérents au chiffrage du coût d'une opération, notamment à un stade amont du projet.

découle peut être considérée comme raisonnable et conforme aux conditions du marché à la date de la conclusion de l'accord sur le projet d'avenant.

48. L'Autorité tient à préciser que cette analyse est étrangère à l'appréciation de l'équilibre existant de la convention. Ainsi, la seule circonstance que la société concessionnaire dégragerait un bénéfice sur les investissements déjà réalisés ne saurait interdire, par principe, la compensation de la réalisation de nouveaux investissements, sauf à méconnaître les fondements mêmes du modèle économique de la concession.

49. En dernier lieu, l'Autorité a la faculté de donner un avis sur les stipulations relatives aux conditions dans lesquelles le délégataire exerce les missions qui lui sont confiées par l'Etat et en contrepartie desquelles il est autorisé à percevoir des péages. Elle apprécie notamment, lors de la conclusion d'un avenant, l'équilibre des modifications apportées à la rédaction du contrat de concession.

3. ANALYSE DES OPERATIONS

3.1. Sur l'opération A01 – Nœud de Chambéry

50. Cette opération a pour objet le réaménagement du nœud dit « de Chambéry », qui assure les échanges entre les autoroutes A43, A41 et la RN 201. Ce projet avait été partiellement inclus dans le contrat de plan conclu pour la période 2014-2018 avec la société AREA, pour un montant total de 140 - 60J M€ (valeur juillet 2012). Ce montant a déjà fait l'objet d'une compensation tarifaire convenue dans le cadre de la signature de ce contrat de plan.

51. Le projet d'avenant envisagé, à l'issue de la conception définitive du projet d'aménagement présenté par la société AREA, de permettre au concessionnaire de compenser intégralement par voie tarifaire les coûts de construction (110 - 20J M€) et d'exploitation non couverts par la compensation tarifaire convenue dans le cadre du contrat de plan et qui restent donc à financer.

3.1.1. Sur le caractère non prévu de l'ouvrage

52. Si la première phase de l'opération en cause a été couverte par une hausse tarifaire convenue dans le cadre du contrat de plan 2014-2018, les travaux visés par le présent projet d'avenant en constituent la suite et ne relèvent pas des obligations existantes du concessionnaire. Il en résulte que le critère lié au caractère non prévu des prestations au sens de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière peut être regardé comme satisfait.

3.1.2. Sur la condition stricte de nécessité ou d'utilité de l'opération

53. Il ressort du dossier de saisine que l'aménagement actuel souffre d'une situation de congestion récurrente, résultant du trafic local cumulé à celui des usagers en transit des autoroutes, en particulier lors de périodes de migrations touristiques. Au regard de la géométrie complexe de l'ouvrage existant, cette congestion est de plus source d'une accidentologie importante.

54. La finalité poursuivie par l'opération est ainsi d'améliorer la fluidité du trafic ainsi que la sécurité des mouvements entre les infrastructures connectées par le nœud de Chambéry. Dans ces conditions, le projet de réaménagement apparaît strictement nécessaire à l'exploitation de l'autoroute, de sorte que la condition d'utilité ou de nécessité de l'opération au sens de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière peut être regardée comme satisfaite.

3.1.3. Sur les dépenses prises en compte

55. Sur la base la méthode exposée précédemment dans la partie 2.3, l'Autorité relève que le coût de construction présenté dans le dossier de saisine **serait supérieur de plus de 10 % au coût de référence qu'elle a établi**, s'agissant en particulier des postes « acquisitions foncières », « dégagements d'emprises », « couche de forme », « collecteurs », « bassins et murs de soutènement ». Le coût de construction de l'opération se révèle donc plutôt élevé sans que le programme technique porté à la connaissance de l'Autorité ne permette de justifier l'écart d'estimation constaté par rapport aux références de prix connues.

56. **Dans ces conditions, en l'état des informations fournies à l'Autorité et dans les limites de l'analyse mise en œuvre, il n'est pas démontré que l'augmentation des tarifs de péage destinée à assurer le financement de l'ouvrage est strictement limitée à ce qui est nécessaire, ainsi que l'exige l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.**

3.2. Sur l'opération B01 – Aménagement d'écoponts

57. L'opération consiste en la construction de 3 passages à faune sur le réseau autoroutier concédé à la société AREA, qui seraient réalisés sur 3 sites identifiés comme présentant des ruptures écologiques dans les schémas régionaux de cohérence écologique (ci-après les « SRCE »). Le coût de ces aménagements s'élèverait à [10 – 20] M€ (valeur janvier 2016), qui seraient intégralement à la charge du concessionnaire et compensés par une augmentation des tarifs de péage.

3.2.1. Sur la condition stricte de nécessité ou d'utilité des ouvrages

58. Les sites identifiés pour la réalisation des écoponts relèvent de situations de rupture écologique constatées dans les SRCE en vigueur. Ces aménagements permettraient ainsi d'améliorer l'insertion environnementale de l'infrastructure concédée, conformément aux standards techniques applicables aux constructions nouvelles. Au regard de la situation des sites qui ont été retenus, les aménagements satisfont la condition stricte d'utilité au sens de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.

59. Il convient néanmoins de souligner qu'une politique de traitement de ces ruptures écologiques en fonction de leur caractère prioritaire à l'échelle de l'ensemble du réseau aurait pu être privilégiée, afin de garantir l'optimisation des investissements réalisés au regard du bénéfice écologique qu'ils représentent.

3.2.2. Sur les dépenses prises en compte

60. Dans le cadre de la saisine, l'État a précisé la localisation des 3 sites retenus pour réaliser ces passages à faune. Ces sites présentent tous actuellement un profil à 2x2 voies et aucun ne semble susceptible de faire l'objet d'un élargissement à 2x3 voies sur place, c'est-à-dire sans travaux majeurs.

61. Or, le coût-type pris en compte dans la négociation du projet, au regard duquel a été déterminé le montant de la compensation tarifaire envisagée, est celui d'un ouvrage permettant le franchissement d'une autoroute à 2x3 voies. Ce coût-type apparaît donc surdimensionné pour les 3 sites retenus qui ne feront pas, selon toute vraisemblance, l'objet d'un élargissement.

62. De plus, le coût unitaire moyen de création d'un passage à faune, qui s'élève à [4 – 6] M€ (valeur janvier 2016), est supérieur de près de 15 % aux montants contractualisés précédemment par l'autorité concédante pour les opérations confiées aux sociétés concessionnaires dans le cadre du paquet vert autoroutier et du plan de relance autoroutier. En outre, il ressort des données mises à disposition de l'Autorité que le coût brut unitaire des travaux apparaît supérieur de plus d'un tiers par

rapport à la moyenne des marchés passés par les SCA pour ce type d'opérations au cours des deux dernières années et s'avère donc très élevé.

63. Dans ces conditions, le critère tenant à ce que le financement des ouvrages soit couvert par une augmentation des tarifs strictement limitée à ce qui est nécessaire, ainsi que l'exige l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, ne peut être considéré comme satisfait. Il est ainsi indispensable, pour assurer le respect de cette obligation, d'adapter le niveau de compensation en fonction des caractéristiques présentées par l'ensemble des sites éligibles et, à défaut de justification particulière, de retenir des coûts proches de ceux communément admis pour des opérations comparables.

3.3. Sur l'opération B02 - Création de places de parking de covoiturage

64. L'opération consiste en un programme de création d'un nombre minimal de 250 places de parking destinées à la pratique du covoiturage, à proximité des diffuseurs des autoroutes A43 et A41. Le dossier de saisine ne désigne pas les emplacements définitifs des aires de parking envisagées, mais identifie une « *liste de sites pressentis* » présentant chacun une capacité de 50 places.

65. Les aires pourront être incluses au sein du domaine public autoroutier concédé (ci-après les « aires intra-DPAC ») et feront alors l'objet d'un subventionnement de la part de collectivités territoriales à *minima* à hauteur de 30 % de leur coût total. Elles pourront également être réalisées à proximité, sur des terrains appartenant à des collectivités territoriales, le concessionnaire n'étant alors tenu de prendre en charge que les coûts de construction, sans que les aires réalisées n'aient vocation à intégrer l'assiette de la concession (ci-après les « aires hors DPAC »).

3.3.1. Sur la condition stricte de nécessité ou d'utilité des aires intra-DPAC

66. La construction de parkings de covoiturage à proximité immédiate de diffuseurs autoroutiers au bénéfice exclusif des usagers de l'autoroute apparaît concourir à la fois à la bonne insertion environnementale de l'infrastructure, en réduisant le trafic accueilli par celle-ci et donc les émissions polluantes qui y sont générées, et à la sécurité des usagers dès lors qu'elle permet d'endiguer les phénomènes de stationnement « sauvage » à proximité des infrastructures autoroutières.

67. Dans cette mesure, à condition que ces aires répondent, par leur localisation et leur ampleur, aux besoins des usagers, elles sont susceptibles de satisfaire la condition stricte d'utilité au sens de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière. L'article 53 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte confirme en effet que : « *Les sociétés concessionnaires d'autoroutes s'engagent dans la création ou le développement de places de covoiturage adaptées aux besoins identifiés, à l'intérieur ou à proximité immédiate du domaine public autoroutier, sous réserve des contraintes techniques et de disponibilité foncière, le cas échéant en participant à une opération menée sous maîtrise d'ouvrage publique définie avec les collectivités territorialement concernées [...]* ».

68. Dans le cas d'espèce, bien que les sites pressentis (et le nombre de places correspondant) soient indiqués dans la saisine, aucun élément ne permet de démontrer l'adéquation entre les aménagements envisagés et un besoin clairement identifié et établi. Aucun bilan (constat de stationnement « sauvage ») ou étude préliminaire permettant d'identifier un besoin n'est fourni pour justifier le choix des sites, non plus que le dimensionnement des sites retenus (50 places) ou du programme total.

69. Les éléments apportés en réponse à une mesure d'instruction adressée par l'Autorité, selon lesquels « *la justification du besoin ainsi que les dimensionnements* » seront apportés lorsque la société produira le dossier d'orientation stratégique relatif à la mise en œuvre du programme²⁰, ne sont pas

²⁰ Réponse du 30 mars 2017 à la question 28 de la mesure d'instruction n° 1

suffisants pour permettre de vérifier que les sites sont « adaptés aux besoins identifiés » au sens de la loi précitée.

70. Il résulte de ces observations que, si ces aménagements présentent une utilité démontrée dans leur principe, rien ne permet cependant de l'attester strictement au cas d'espèce. Dans ces conditions, la condition stricte de nécessité ou d'utilité de ces aménagements, tels qu'envisagés à ce stade, pour l'exploitation de l'autoroute concédée au sens de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière ne peut être tenue pour établie. Une analyse plus approfondie des parties au contrat aurait pu permettre, certes en prenant davantage de temps, de lever cette incertitude.

3.3.2. Sur la condition stricte de nécessité ou d'utilité des aires hors DPAC

71. S'agissant de ces aires, les dispositions précitées de la loi du 17 août 2015 fondent la possibilité, pour chaque concessionnaire, de participer, en vue de la création d'aires de parking de covoiturage, « à une opération menée sous maîtrise d'ouvrage publique définie avec les collectivités territoriales concernées ». Ces dispositions ne définissent pas les modalités de cette participation mais n'excluent pas le principe d'une prise en charge des coûts et de la réalisation de tout ou partie de la construction des ouvrages concernés par les concessionnaires.

72. Cette possibilité de financer par le péage des investissements qui sont étrangers à la concession doit néanmoins être limitée aux seuls ouvrages qui présentent avec l'autoroute concédée un lien suffisamment étroit et peuvent être regardés comme concourant à son exploitation. En l'espèce, les dispositions précitées de la loi du 17 août 2015 permettent, à elles seules, de présumer l'existence d'un tel lien.

73. Cette possibilité de principe est toutefois subordonnée à ce que la contribution des usagers de l'autoroute soit limitée au strict nécessaire, ce qui implique de vérifier que les opérations envisagées en-dehors du DPAC soient localisées et dimensionnées en fonction des besoins des usagers de l'autoroute. Or, de même que pour les aires intra-DPAC, le dossier de saisine ne permet pas de vérifier le respect de cette condition. Il n'apparaît ainsi pas justifié, en l'état des informations à disposition de l'Autorité, de procéder à la compensation, par le péage, d'investissements qui seraient ainsi mis à la charge de la société AREA.

3.3.3. Sur les dépenses prises en compte

74. Au surplus, il ressort de l'analyse que les coûts de construction types des aires de covoiturage retenus par les parties sont très élevés par rapport aux opérations de nature comparable. Ainsi le coût moyen par emplacement de véhicule léger s'établit, pour l'opération dont il s'agit, à 15 000 – 7 500 € alors que la fourchette de coûts estimés par différents maîtres d'ouvrages publics ainsi que par des études sectorielles (agences d'urbanisme, SETRA, CERTU) s'établit plutôt entre 3 000 et 4 000 € par emplacement, soit un coût prévisionnel supérieur de 125 à 150 % à cette fourchette. En particulier, les éléments transmis font apparaître un niveau élevé de frais connexes (études-maîtrise d'ouvrage, frais de maîtrise d'œuvre, sommes à valoir travaux), par rapport à la moyenne du PIA, alors qu'il s'agit d'opérations a priori simples et standardisées.

75. Dans ces conditions, à supposer même que la condition stricte de nécessité ou d'utilité soit établie, le critère tenant à ce que le financement des aménagements soit couvert par une augmentation des tarifs strictement limitée à ce qui est nécessaire, ainsi que l'exige l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, ne peut être considéré comme satisfait.

3.4. Sur l'opération B03 – Protection des eaux dans les zones vulnérables

76. Cette opération consiste à réaliser des travaux d'assainissement (réseaux de collecte et bassins multifonctions) en vue de permettre la collecte d'eaux de ruissellement sur 8 sections d'autoroute

situées à proximité immédiate de champs captants ou de zones naturelles d'intérêt, et d'assurer leur traitement avant rejet naturel ou dans un réseau d'assainissement. Les secteurs retenus l'ont été en raison des trafics importants qu'ils supportent et de la pollution corrélative des eaux de ruissellement.

77. Les coûts de construction de l'opération s'élèveraient à [30 – 50] M€ (valeur janvier 2016), sans subventionnement de la part de collectivités territoriales.

3.4.1. Sur le caractère non prévu de l'ouvrage

78. Les normes applicables à l'époque de la conception et de la construction des sections considérées n'imposaient pas la réalisation d'équipements suffisants pour assurer la protection des eaux des milieux naturels traversés par l'infrastructure. Par ailleurs, la réglementation à laquelle sont soumises les infrastructures nouvelles n'est pas d'application immédiate aux infrastructures existantes.

79. Les travaux envisagés ne relèvent ainsi pas des obligations existantes du concessionnaire, de telle sorte que le critère lié au caractère non prévu des prestations au sens de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière est satisfait.

3.4.2. Sur la condition stricte de nécessité ou d'utilité de l'opération

80. Les équipements dont la réalisation est envisagée permettraient d'améliorer l'insertion environnementale des sections d'autoroute concernées, en assurant la collecte et le traitement des eaux de ruissellement sur des sites situés à proximité de zones de captage d'eau potable ou de zones naturelles vulnérables.

81. Ces opérations peuvent ainsi être vues comme répondant à la condition stricte d'utilité posée par l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.

3.4.3. Sur les dépenses prises en compte

82. Il ressort de l'analyse de l'Autorité que le coût de construction des ouvrages de collecte et de traitement des eaux de plateforme retenu par les parties est élevé en comparaison des opérations de nature comparable.

83. En effet, le chiffrage convenu par les parties ([700 000 – 900 000] € par kilomètre) est sensiblement supérieur à la borne haute des valeurs de référence indiquées par le SETRA²¹ (571 000 €²² par kilomètre), soit un écart de [20 – 50] %.

84. Dans ces conditions, le critère tenant à ce que le financement des aménagements soit couvert par une augmentation des tarifs strictement limitée à ce qui est nécessaire, ainsi que l'exige l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, ne peut être considéré comme satisfait.

3.5. Sur l'opération D01 – Etudes du réaménagement du diffuseur d'Annecy-Nord

85. L'opération consiste à financer des études préalables en vue du réaménagement du diffuseur d'Annecy-Nord. Ces études consistaient en « la collecte de l'ensemble des données entrantes nécessaires, les études préliminaires des différentes variantes possibles, un dossier de demande de principe, la concertation locale nécessaire, un dossier d'enquête publique et les études d'impact

²³ Linéaire de chaussée ou surface de l'aménagement par exemple
²⁴ Linéaire de chaussée ou surface de l'aménagement par exemple

86. Le coût total de ces études s'élèverait à [1 – 2] M€ (valeur janvier 2016), dont [0 – 1] M€ serait subventionné par des collectivités territoriales.
87. Il ressort du dossier de saisine que la superposition de flux autoroutiers importants et de flux locaux conduit à un dysfonctionnement des bretelles de cet échangeur ainsi qu'à une saturation de ses giratoires d'accès. Ces difficultés se traduisent par des remontées de file y compris sur l'autoroute concédée elle-même. Sur la base des éléments fournis, l'aménagement projeté de ce diffuseur a vocation à améliorer son fonctionnement et son exploitation. En conséquence, l'utilité de procéder à ces études préalables doit être regardée comme démontrée au sens de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.
88. L'Autorité s'interroge toutefois sur l'ampleur et l'étalement des études envisagées dont le champ s'étend à des « *études préliminaires à certaines études techniques de niveau avant-projet* ». En particulier, il pourrait être prévu que le coût des études réalisées postérieurement à la réalisation de l'étude d'opportunité (dossier de demande de principe, dossier d'enquête publique, études d'impact associées et études techniques de niveau avant-projet) soit intégré aux coûts du projet, ces études étant, par essence, conditionnées à la validation par l'autorité concédante du principe de la réalisation de l'échangeur.

3.6. Sur les charges d'exploitation (OPEX) et les dépenses de gros entretien et renouvellement (GER) des opérations

89. Conformément aux dispositions du 1^{er} alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, les tarifs de péage ont vocation à couvrir, au-delà de leurs seuls coûts de construction, les charges d'exploitation (OPEX) et les dépenses de gros entretien et renouvellement (GER) des ouvrages et des aménagements concédés. A l'échelle du PIA, l'ensemble de ces charges et dépenses représente de l'ordre de 10 % du coût de construction des ouvrages, avec de grandes variations en fonction de la nature des opérations, de leur cycle de vie, de la durée de vie résiduelle de la concession ou des pratiques propres à chaque concessionnaire. Compte tenu du poids non négligeable de ces charges dans l'ensemble des coûts compensés, l'Autorité a souhaité apporter un éclairage sur leur évaluation, de manière à s'assurer que la hausse des tarifs de péage correspondante soit strictement limitée à ce qui est nécessaire, ainsi que l'exige l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.

3.6.1. Sur les charges d'exploitation (OPEX)

90. Dans le cadre du présent avenant, les charges d'exploitation représentent [0 – 5] % du coût total de construction des opérations auxquelles elles se rattachent (en moyenne [0 – 1] % rapporté sur une base annuelle).
91. Sans remettre en question le principe de leur compensation, l'Autorité constate que les documents du dossier de saisine n'apportent pas les éléments de justification nécessaires du niveau de charges d'exploitation, en dépit du niveau de détail apporté (ventilation par poste). Faute de pouvoir établir un lien précis avec les types d'ouvrage et les unités d'œuvre pertinentes²³, elle n'est donc pas en mesure de se prononcer sur le niveau de la compensation correspondante.
92. En réponse à une mesure d'instruction de l'Autorité, l'autorité concédante a indiqué que « *[leurs montants] ont été initialement proposés par les sociétés à dire d'expert et à partir de leur expérience de l'exploitation des concessions* » et que « *les sociétés se sont basées sur des projets comparables* ». Egalement interrogée, la société AREA a précisé que les références utilisées « *sont constituées à partir de l'expertise d'exploitant du groupe APRR* ».

²³ Linéaire de chaussée ou surface de l'aménagement par exemple

93. Aucune précision supplémentaire n'a été apportée, qui puisse permettre à l'Autorité d'apprécier les références retenues pour déterminer, opération par opération, les coûts d'exploitation, ou juger du raisonnement ayant abouti à leur estimation.
94. En outre, les hypothèses d'évolution retenues, en particulier sur les charges de personnel²⁴, soulèvent des réserves au regard de la maîtrise des dépenses observée par le passé. Les comptes consolidés du groupe APRR-AREA rendent compte d'une baisse sensible des charges d'exploitation (charges de personnel, charges externes et charges de maintenance), entre 2007 et 2015, de 1,5 % en moyenne par an en valeur nominale. Cette diminution mérite d'être signalée alors que dans le même temps, l'inflation évoluait à raison de + 1,1 % en moyenne par an et que le concessionnaire a mis en service d'importants investissements contractualisés avec l'autorité concédante, *a priori* porteurs de charges d'exploitation supplémentaires.
95. Par conséquent, en l'absence de justification suffisante des charges d'exploitation destinées à être compensées à la société AREA, rien ne permet d'assurer avec certitude que l'augmentation des tarifs de péage correspondante est strictement limitée à ce qui est nécessaire, ainsi que l'exige l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.

3.6.2. Sur les dépenses de gros entretien et renouvellement (GER)

96. Dans le cadre du présent avenant, les dépenses de gros entretien et renouvellement (GER) s'élèvent à environ 10 – 5 % du coût total de construction des opérations auxquelles elles se rattachent.
97. Faute de description de la méthode d'évaluation utilisée ainsi que de précision sur les quantités, les prix unitaires et les références retenues, l'estimation des dépenses de GER appelle dès lors les mêmes observations que précédemment.
98. Plus encore que pour les charges d'exploitation, l'estimation des dépenses de GER s'avère délicate à contre-expertiser : les nombreux facteurs qui interviennent (nature des ouvrages, choix des matériaux utilisés, durée d'amortissement ou date d'échéance de la concession par exemple) rendent difficile la comparaison d'une opération à l'autre et d'un concessionnaire à l'autre. En outre, à la différence des coûts de construction, l'Autorité n'a pas connaissance d'études ou de référentiels publics de coûts, qui permettraient de rapprocher les estimations de dépenses de GER.
99. Interrogée par l'Autorité, la société concessionnaire n'a pas apporté de précision supplémentaire, permettant d'apprécier les références retenues pour déterminer, opération par opération, les dépenses de GER ou juger du raisonnement ayant abouti à leur estimation.
100. La seule base de comparaison à disposition de l'Autorité à ce jour est constituée de la prévision de dépenses de GER du projet d'autoroute A45 entre Lyon et Saint-Etienne, récemment examiné par l'Autorité²⁵. Celle-ci s'avère cependant trop limitée pour être représentative et fonder dès lors une analyse suffisamment solide.
101. Par conséquent, faute de justification suffisante des dépenses de GER destinées à être compensées à la société AREA, l'Autorité n'est pas en mesure de se prononcer sur le caractère strictement limité à ce qui est nécessaire de l'augmentation des tarifs de péage, ainsi que l'exige l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.

²⁴ S'agissant de l'évolution des charges de personnel, est retenue une hypothèse d'évolution de 12 – 4 % par an, correspondant à une règle de suivi de l'IPC (indice des prix à la consommation) + 10 – 2 % correspondant au GVT (Glissement Vieillesse Technique), aucune justification, notamment chiffrée, n'ayant été apportée sur les modalités de détermination de cette évolution du GVT.

²⁵ Avis n° 2016-212 du 19 octobre 2016 relatif au projet de contrat pour la mise en concession de l'autoroute A45 entre Saint-Etienne et Lyon

4. EQUILIBRE ECONOMIQUE DE L'AVENANT

4.1. Sur la méthode retenue pour déterminer la compensation tarifaire

102. Le projet d'article 25.2-II du cahier des charges prévoit qu'afin de compenser les dépenses nouvelles mises à sa charge dans le cadre du PIA, la société AREA bénéficie d'une augmentation spécifique des tarifs de péage entre les années 2019 et 2021.
103. L'évaluation du montant de cette hausse tarifaire est effectuée par application de la méthode des « *discounted cash-flows* », qui consiste à équilibrer les flux de trésorerie actualisés relatifs aux dépenses nouvelles de toutes natures (notamment les investissements et charges d'exploitation supplémentaires) de la société, déduction faite des éventuelles recettes induites par le projet, par le produit actualisé des hausses tarifaires consenties en compensation. Le taux d'actualisation assurant l'équilibre entre les deux chroniques de flux est le taux de rentabilité interne (TRI) « projet ».
104. Sous réserve de la justification des hypothèses retenues (hypothèses macro-économiques et choix d'évolution de certaines charges par exemple), cette méthode, au demeurant déjà validée par la Commission européenne dans le cadre de son examen du plan de relance autoroutier (PRA)²⁷ et par la Cour des comptes lors de son contrôle de certains contrats de plan, n'appelle pas de remarque particulière de la part de l'Autorité.

4.2. Sur les hypothèses sous-jacentes à l'évaluation du TRI « projet »

105. Sous réserve du montant des investissements et des charges associées qu'il convient de compenser, objet de l'analyse qui précède, l'Autorité a souhaité s'assurer que les hypothèses retenues dans le modèle financier présenté par l'autorité concédante ne présentent pas de biais qui puisse conduire à une rémunération excessive des capitaux investis par la société concessionnaire.
106. Par rapport aux éléments présentés par l'autorité concédante, l'analyse fait ressortir une appréciation légèrement différente notamment sur les points suivants : les hypothèses d'inflation, d'indice TP01 (indice général travaux publics), de trafic et, comme déjà indiqué, de charges de personnel.
107. Tout d'abord, l'inflation a une incidence sur les tarifs de péage eu égard à la loi d'évolution prévue dans le contrat de concession²⁸ et, dans une moindre mesure, sur certaines charges d'exploitation. L'Etat retient une hypothèse d'inflation de 1,7 % par an, uniforme sur la période couverte par le PIA, alors que les principaux organismes nationaux et internationaux tendent à prévoir une augmentation progressive de 1,1 % en 2017 à 1,6 % en 2021 en moyenne²⁹.
108. L'indice TP01 est principalement utilisé, pour sa part, dans l'indexation du coût des investissements (i.e. pour assurer le passage des montants en euros constants négociés et retenus dans l'avenant à des montants en euros courants dans le modèle financier), de certaines charges de maintenance et des investissements de renouvellement. Il ressort des éléments transmis que l'autorité concédante a retenu une hypothèse d'évolution de l'indice TP01 de 2,5 % par an sur l'ensemble de la période, qui apparaît relativement faible au regard de l'historique constaté.

²⁷ Aide d'Etat SA.2014/N.38271

²⁸ La hausse annuelle des tarifs de péage applicables repose notamment sur une indexation fixée comme 70 % In, où In correspond au taux d'évolution des prix à la consommation hors tabac calculé selon les modalités prévues par le cahier des charges de la concession

²⁹ L'hypothèse d'inflation a été estimée à partir du consensus composé des organismes suivants : OCDE, Commission européenne, Banque de France, FMI et The Economist (Intelligence Unit)

109. Enfin, les prévisions d'évolution du trafic ont une incidence sur le chiffre d'affaires de la société et, dans une moindre mesure, sur l'évolution de certaines charges (par exemple la taxe d'aménagement du territoire). En l'espèce, les hypothèses de trafic présentées par l'autorité concédante sont reprises du rapport *Projections de la demande de transport sur le long terme* publié en juillet 2016 par le Commissariat général du développement durable (CGDD) du ministère de l'environnement, dont les prévisions ont été toutefois ajustées à la baisse. L'Autorité estime qu'il n'y a pas lieu de procéder à cette correction, que l'autorité concédante justifie par la prise en compte du dynamisme plus marqué du trafic au cours des quatre dernières années³⁰.

110. Au total, sur la base d'hypothèses légèrement différentes, l'Autorité aboutit, dans un scénario central, à un TRI « projet » qui reste proche de celui présenté par le concédant et qui, dès lors, n'appelle pas d'observation particulière sur ses modalités de calcul. En complément, ces hypothèses ont fait l'objet d'analyses de sensibilité qui mettent notamment en évidence :

- la sensibilité limitée du TRI « projet » à l'inflation, notamment moindre que dans le cadre des avenants antérieurs en raison de la structure de la formule tarifaire retenue, et à l'indice TP01 ;
- une sensibilité en revanche plus forte aux hypothèses de trafic : les hypothèses retenues, bien que supérieures à celles prises en compte pour la négociation du PRA, correspondent néanmoins au scénario central du CGDD.

4.3. Sur le niveau de rémunération des capitaux investis par le délégataire

111. L'article L. 122-10 du code de la voirie routière prévoit que « *Illes revenus additionnels des tarifs de péages résultant des modifications mentionnées à l'article L. 122-8 couvrent, outre les dépenses de toute nature mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 122-4, l'amortissement des capitaux investis par le délégataire ainsi qu'une rémunération raisonnable et conforme aux conditions du marché, tels qu'ils peuvent être évalués avant la conclusion de l'avenant* ».

112. Cet article est issu d'un amendement parlementaire au projet de loi pour la croissance et l'activité³¹, dont l'exposé sommaire lie le TRI envisagé pour la réalisation de travaux demandés aux sociétés concessionnaires d'autoroute à l'évaluation objective du coût moyen pondéré du capital (CMPC).

113. D'un point de vue financier, l'objectif d'une entreprise est de « *créer de la valeur, c'est-à-dire d'être capable de réaliser des investissements dont le taux de rentabilité dégagé est supérieur au taux de rentabilité exigé compte tenu du risque* »³². Le CMPC constitue donc le niveau de rémunération en deçà duquel l'opération détruirait de la valeur pour l'actionnaire et doit donc être considéré comme un plancher.

114. Le CMPC est ainsi une référence à laquelle il convient de comparer le TRI « projet » et, en cas d'écart, il importe d'en apprécier la justification. Un écart éventuel peut refléter, en particulier :

- la rémunération d'un risque spécifique non pris en compte dans les trajectoires financières ;
- le résultat des négociations entre l'autorité concédante et le concessionnaire, étant entendu que chaque partie établit ses propres prévisions et se détermine, à leur appui, en fonction de :

³⁰ L'autorité concédante a considéré que la prévision du CGDD portait sur le point d'atterrissage (en volume de trafic) à horizon 2030, à partir duquel elle calcule un taux de croissance annuel moyen sur la période, corrigé du trafic plus dynamique observé sur les années 2012-2015 (pourtant antérieures à la date de publication de l'étude du CGDD). L'autorité concédante a donc révisé à la baisse la prévision de long terme pour aboutir, à partir du trafic 2015, à un point d'atterrissage identique en 2030.

³¹ Amendement n° 2822 rectifié : « Le présent amendement a pour objet de prévoir que le taux de rentabilité des travaux demandés par l'État aux sociétés concessionnaire ne peut excéder une évaluation objective du coût moyen pondéré du capital.

En effet, la Cour des comptes comme l'Autorité de la concurrence ont fait le constat que les contrats de plan, prévoyant des travaux complémentaires en contrepartie d'une hausse de tarif additionnelle, sont systématiquement négociés en faveur des sociétés d'autoroutes. Or la rentabilité de ces projets peut être évaluée dès la conclusion du contrat ; cette rentabilité est excessive dès lors qu'elle excède le coût du capital c'est-à-dire de la dette et des fonds propres. [...] »

³² « Finance d'entreprise » - Pierre Vermimmen, Pascal Quiry, Yann Le Fur - Edition 2017, chapitre 30

- son appréciation du risque du projet, d'une part,
- et de l'arbitrage entre l'intérêt à conclure l'avenant et les objectifs de création de valeur pour le concessionnaire, d'autre part.

115. Dans le cadre de sa saisine, l'Autorité concédante a fourni sa propre évaluation du CMPC sectoriel, déterminée selon la méthode du MEDAF³³. Le résultat est construit à partir du cadre méthodologique et des hypothèses ressortant des conclusions d'une mission confiée à l'inspection générale des finances et au conseil général de l'environnement et du développement durable pour de la préparation du plan de relance autoroutier (PRA).

116. Sur la base d'une étude confiée à un cabinet extérieur pour déterminer une méthodologie de calcul du CMPC, qui a été présentée aux différents acteurs du secteur en février 2017, l'Autorité a procédé à sa propre estimation du CMPC, adaptée au cadre spécifique du PIA, en recourant, comme l'Autorité concédante, à la méthode du MEDAF.

117. Il en résulte une fourchette de valeurs, entre 4 et 5,6 %, dont la borne haute correspond au CMPC issu du calcul fourni par l'Autorité concédante.

118. Or, le niveau du TRI « projet » de référence traduit un écart d'au moins *[0 – 200]* points de base par rapport au calcul du CMPC réalisé par l'Autorité concédante voire de *[100 – 300]* points de base si l'on considère la moyenne de la fourchette d'estimation de l'Autorité.

119. En réponse à une mesure d'instruction de l'Autorité, l'Autorité concédante explique cet écart par le processus de négociation avec le concessionnaire, qui a porté également sur les hypothèses de trafic et d'inflation prises en compte, et notamment leur évolution par rapport à celles retenues lors de la signature des avenants conclus pour la mise en œuvre du PRA. Au regard de la demande initiale des sociétés concessionnaires d'autoroute, voisine des TRI négociés³⁴ dans le cadre du PRA, l'Autorité concédante estime que le surcroît de rémunération par rapport au CMPC qu'il évalue est acceptable.

120. Or, l'analyse présentée dans les parties 3, 4 et 5 du présent avis n'a pas permis d'identifier de risque spécifique qui tendrait à expliquer cet écart entre le TRI « projet » envisagé et le CMPC de référence, qu'il ressorte du calcul de l'Autorité concédante ou des estimations de l'Autorité. En particulier, ni les conditions dans lesquelles les coûts d'investissement et d'exploitation ont été évalués ni le caractère raisonnable des hypothèses macroéconomiques retenues ne sauraient apporter de justification en ce sens. En tout état de cause, aucun élément de cette nature n'a été signalé à l'Autorité.

121. Dans ce contexte, la marge supplémentaire ainsi observée par rapport au CMPC doit être regardée, du point de vue de l'Etat, comme le coût, à la charge de l'utilisateur de l'autoroute, qu'il est prêt à consentir pour trouver un accord avec le concessionnaire. Or, il est rappelé que, dès lors que les opérations seraient effectivement utiles ou nécessaires, conformément à l'article 9.2 du cahier des charges, le concessionnaire sera tenu de réaliser les modifications et ouvrages supplémentaires qui pourraient être prescrits par le ministre et de les mettre en service. Les modalités de réalisation et de financement en seront fixées d'un commun accord. A défaut d'un tel accord, l'affaire serait portée devant le tribunal administratif compétent.

122. Egalement interrogées, les sociétés concessionnaires ont indiqué de manière concordante à l'Autorité, notamment lors de leur audition, que leurs décisions d'investissement ne se fondaient pas sur une référence au CMPC. Elles ont expliqué que, pour leur part, la décision résultait d'un arbitrage entre les différentes opportunités d'investissement offertes par le marché, éclairé par la comparaison de leurs TRI « projet » respectifs et des risques associés.

³³ Modèle d'évaluation des actifs financiers

³⁴ Entre 7,3 et 8,1 % selon le rapport d'information établi par la mission d'information sur la place des autoroutes dans les infrastructures de transport, n° 2476

123. S'il revient à chaque société concessionnaire de définir sa stratégie d'investissement sous le contrôle de ses actionnaires, un objectif de rentabilité ainsi mis en avant ne saurait constituer une justification suffisante, sans que l'autorité concédante n'en fasse la comparaison pertinente avec le CMPC. Deux limites méritent à ce titre d'être signalées :

- telle que décrite dans les réponses apportées à l'Autorité, la comparaison du TRI « projet » du PIA avec d'autres opportunités d'investissement supposerait des profils de risque similaires. Or, ce projet d'avenant à un contrat de concession autoroutier historique, négocié de gré à gré, dans un contexte où le risque sur les recettes est relativement limité, compte tenu de la durée résiduelle du contrat, et le risque sur les coûts de construction *a priori* largement maîtrisé pour les types d'opération envisagés, apparaît singulier dans le champ des investissements possibles ;

- par ailleurs, en l'absence d'éléments communiqués sur les autres opportunités d'investissement, l'asymétrie d'information entre les concessionnaires d'une part, et l'autorité concédante d'autre part, est trop importante pour permettre d'objectiver un TRI « projet » cible. En tout état de cause, loin d'être antinomiques, la comparaison d'un TRI « projet » avec le CMPC ou la comparaison relative de plusieurs TRI « projet » renvoient à un même exercice, qui est d'identifier un couple risque/rentabilité pour chaque projet.

124. Evoqué lors de l'instruction, le niveau du TRI « projet » tel qu'il ressort du PRA validé par la Commission européenne ne saurait constituer une référence suffisante pour apprécier l'accord trouvé aujourd'hui sur le PIA entre l'Etat et les sociétés concessionnaires. D'une part, la poursuite de la baisse des taux d'intérêts depuis la négociation du PRA a une incidence mécanique sur les exigences de rendement. D'autre part, du point de vue de l'évaluation des risques, les différences entre les deux plans affectent la comparaison, qu'il s'agisse par exemple de leur contenu (nature des investissements) ou de leur mode de compensation (par allongement de la durée des concessions ou augmentation tarifaire au 1^{er} février suivant l'entrée en vigueur de l'avenant). La baisse du TRI « projet » observée dans le PIA par rapport au PRA résulte logiquement de ces évolutions.

125. Au regard de l'ensemble des éléments qui précèdent, et en l'état des informations communiquées à l'Autorité, il n'est pas démontré que les conditions dans lesquelles seraient compensés les travaux confiés à la société concessionnaire permettent d'assurer une rémunération raisonnable et conforme aux conditions du marché, comme le prévoit l'article L. 122-10 du code de la voirie routière.

5. ENCADREMENT CONTRACTUEL

5.1. Sur la récupération des indus financiers

126. L'article 7 du cahier des charges prévoit un dispositif de récupération des indus financiers en cas de décalage (ou d'annulation) dans la réalisation des opérations. Introduit dans le cadre de la mise en œuvre du PRA, l'article 7.6 prévoit que, quelle que soit l'origine du décalage, en cas d'écart entre l'échéancier théorique (tel qu'annexé au contrat) et l'échéancier réel des dépenses relatives à la réalisation des investissements, l'avantage financier qui en découlerait pour le concessionnaire en termes de trésorerie fait l'objet d'une compensation au bénéfice de l'Etat, celle-ci se traduisant, en priorité, par des investissements supplémentaires réalisés par la société.

127. Le projet d'avenant soumis à l'avis de l'Autorité intègre un article 7.7 qui reprend l'économie générale du dispositif précité en appréciant ce retard par opération (lorsque celles-ci sont individualisées) et non pour l'ensemble du programme comme précédemment. Si cette évolution est de nature à mieux encadrer le risque d'une surcompensation liée à un décalage des flux financiers dans le temps, l'Autorité relève toutefois que ce projet d'avenant prévoit que, pour certaines opérations, « (...) l'avantage financier est en outre minoré des effets liés au retard de l'entrée en vigueur de la DUP par rapport à la date prévisionnelle indiquée dans ladite annexe, décalée, le cas échéant, de la durée

comprise entre la date d'entrée en vigueur du 16^{ème} avenant et la date du 1^{er} avril 2017. Ne sont pris en compte dans ce cadre que les retards générés par une cause imputable à l'Etat et extérieure à la société concessionnaire et totalement hors de son contrôle, cette minoration ne pouvant conduire à un avantage financier négatif sur cette même partie du retard. (...) »

128. L'Autorité estime que cette rédaction amendée par rapport à celle retenue à l'article 7.7 réduit de manière sensible et injustifiée la portée de cette clause. En effet, l'objectif d'un tel dispositif n'est pas d'imposer des pénalités à la société (le contrat prévoyant par ailleurs ce type de clauses) mais uniquement de s'assurer que la hausse tarifaire (ou bien l'allongement de la durée de la concession, dans le cadre du PRA) demeure, toutes choses égales par ailleurs, strictement proportionnée aux dépenses nouvelles mises à la charge du concessionnaire.

129. Ainsi, en l'état de la rédaction prévue par l'article 7.7, en cas de retard de l'entrée en vigueur de la déclaration d'utilité publique qui serait imputable à l'Etat, la société concessionnaire viendrait tirer indument bénéfice du décalage dans le temps des dépenses d'investissement alors même qu'elle ne subirait, de ce seul fait, aucun préjudice. En outre, une telle clause serait d'autant plus défavorable à l'usager des autoroutes concédées qu'un planning de travaux plus prudent conduirait à des hausses tarifaires de moindre importance.

130. Dans ces conditions, l'Autorité estime que l'alinéa précité de l'article 7.7 visant à minorer, en cas de retard imputable à l'Etat et extérieur à la société, l'avantage financier retiré par cette dernière à la suite du décalage dans le temps de l'échéancier des dépenses d'investissements lié à un retard dans l'obtention de la déclaration d'utilité publique doit être supprimé afin d'éliminer tout risque de surcompensation tarifaire.

131. De surcroît, l'Autorité souligne la nécessité de clarifier l'articulation du c) de l'article 7.7 envisagé avec les dispositions de l'article L. 122-8 du code de la voirie routière qui prévoient un avis préalable de l'Autorité. En effet, ce paragraphe dispose que la « *société concessionnaire réalise en priorité des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé* » afin de compenser l'avantage financier perçu et que « *[l]a nature et la programmation de ces investissements sont définies d'un commun accord entre le concédant et la société concessionnaire* ». Ces nouveaux investissements, dès lors qu'ils ne seraient pas matérialisés par un projet de modification de la convention de délégation ou du cahier des charges annexé au sens de l'article L. 122-8 du code de la voirie routière, pourraient donc échapper à l'obligation de consultation préalable de l'Autorité pour avis alors qu'il entre dans son champ de compétence de se prononcer sur leur respect de la condition stricte de nécessité ou d'utilité ainsi que sur l'estimation de leurs coûts, afin de s'assurer de la bonne prise en compte de l'intérêt des usagers des autoroutes concédées.

132. Afin d'assurer pleinement la mission qui lui a été confiée par la loi, l'Autorité estime qu'il devrait être explicitement prévu que ces investissements supplémentaires fassent l'objet, selon leur nature et leur ampleur, soit d'un avenant au cahier des charges soit d'un avenant au contrat de plan, lesquels sont soumis à un avis de l'Autorité.

5.2. Sur la vérification de la conformité des ouvrages préalablement à leur mise en service

133. L'article 8 du cahier des charges de la concession est complété en vue de faire peser sur le concessionnaire et son maître d'œuvre la responsabilité de la vérification, préalablement à la mise en service d'aménagements nouveaux, de la conformité de ceux-ci vis-à-vis des dispositions du cahier des charges. L'autorité concédante précise que ce dispositif a pour objet « *d'éviter que la société concessionnaire ne se décharge sur l'Etat de ses obligations en matière de contrôle de la conformité au cahier des charges des ouvrages et installations* ». L'Autorité souligne l'intérêt de cette disposition qui renforce la responsabilisation de la société concessionnaire et de son maître d'œuvre dans la conception et la réalisation des aménagements prévus par le cahier des charges.

5.3. Sur les indicateurs de performance

134. L'article 13.3 du cahier des charges de la concession est complété en vue d'ajouter deux indicateurs de performance supplémentaires sur les délais de dépannage et l'état des structures de chaussées. L'Autorité salue cette exigence renforcée par la définition d'indicateurs de performance relatifs à la qualité de service rendu aux usagers de l'autoroute.

5.4. Sur la clause de péage endogène

135. Le 5ème alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière dispose que « *[I]l le cahier des charges prévoit un dispositif de modération des tarifs de péages, de réduction de la durée de la concession ou d'une combinaison des deux, applicable lorsque les revenus des péages ou les résultats financiers excèdent les prévisions initiales* ».
136. L'article 25.11 du cahier des charges de la concession actuellement en vigueur prévoit déjà un tel mécanisme de modération des tarifs de péage lorsqu'un certain montant de chiffre d'affaires est atteint.
137. La modification du chiffre d'affaires de référence utilisé pour l'application de ces stipulations, lesquelles répondent aux dispositions du cinquième alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, se borne à prendre en compte les nouvelles hausses tarifaires et n'appelle pas, en conséquence, de remarque de la part de l'Autorité.

5.5. Sur l'amélioration de l'information de l'autorité concédante

138. L'article 35 du cahier des charges de la concession est modifié (points 35.2 et 35.3) en vue de préciser les attentes de l'autorité concédante, notamment sur l'étude financière prévisionnelle portant sur « l'équilibre comptable et financier de la concession ». L'autorité concédante a souhaité renforcer le suivi des dépenses d'investissement en distinguant celles relevant d'opérations nouvelles de celles relevant du renouvellement. Cette distinction a été faite « *en vue d'améliorer le suivi des moyens engagés par la société pour maintenir en bon état son patrimoine, notamment en anticipation de la fin des concessions* ». Ce même article (paragraphe 35.7) prévoit désormais que la société « *réalise systématiquement un bilan complet de la mise en œuvre des contrats de plan conclu avec l'Etat* ». L'Autorité souligne ce renforcement bienvenu des dispositions de suivi de l'exécution du contrat par la société.

6. CONCLUSION

139. L'analyse du projet de 16^{ème} avenant au contrat de concession de la société AREA, visant à mettre en œuvre le PIA négocié avec l'Etat, appelle les principales observations suivantes.
140. Sur les 5 opérations envisagées, d'un coût global de construction de 66 M€³⁵ :
- 1 opération n'appelle pas d'observation qui lui serait spécifique au regard des conditions posées au 4^{ème} alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière (opération D01 – Études relatives au réaménagement du diffuseur Anney-Nord) ;
 - 3 opérations d'un montant total de 63 M€ (soit environ 95 % du programme envisagé au niveau du projet d'avenant), bien que répondant à la condition stricte de nécessité ou d'utilité pour l'exploitation de l'autoroute concédée telle que définie à l'article L. 122-4 du code de la voirie

³⁵ Hors taxes, aux conditions économiques de janvier 2016

routière, présentent en revanche des estimations de coûts de construction qui apparaissent, en l'état des informations fournies à l'Autorité et dans les limites de l'analyse mise en œuvre, plutôt élevées voire très élevées (opération A01 – nœud de Chambéry, opération B01 – création de 3 ouvrages supérieurs de traversée faune – et opération B03 – protection des eaux dans les zones vulnérables) ;

- 1 opération n'apparaît pas répondre, en l'état des informations transmises, aux conditions d'éligibilité et de compensation faute de démonstration précise qu'elle remplit la condition stricte de nécessité ou d'utilité pour l'exploitation de l'autoroute telle que définie à l'article L. 122-4 du code de la voirie routière (opération B02 – Programme de création de 250 places de parking de co-voiturage).

141. De manière transversale, il ressort de l'analyse que les charges d'exploitation et les dépenses de gros entretien et renouvellement ne sont pas suffisamment justifiées pour permettre à l'Autorité d'en valider le niveau.

142. Le niveau de rémunération des capitaux investis résultant des augmentations tarifaires prévues en compensation des opérations envisagées dans le projet d'avenant apparaît, en outre, supérieur au coût moyen pondéré du capital, sans que ce supplément de rémunération ne puisse être justifié autrement que par le résultat de la négociation.

143. Enfin, tout en relevant que des dispositions viennent utilement compléter l'encadrement contractuel, l'Autorité recommande la suppression des stipulations de l'article 7.7 du cahier des charges de la concession, qui viennent limiter, pour certaines opérations, la portée du mécanisme de récupération des indus financiers en cas de décalage dans le temps de la réalisation des opérations, dès lors que ce décalage est imputable à l'état, stipulations qui risquent de conférer au concessionnaire un avantage financier injustifié.

144. Au regard de l'analyse développée dans le cadre du présent avis, l'Autorité recommande une révision du projet d'avenant, qui n'apparaît pas répondre, en l'état, aux exigences de la loi. Compte tenu de l'importance des écarts constatés et du manque de justification relevé, elle souhaite, dans cette perspective, être à nouveau saisie d'un projet d'avenant modifié préalablement à sa conclusion.

*

Le présent avis sera notifié aux ministres en charge de la voirie routière nationale et de l'économie et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 14 juin 2017.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Cécile George et Marie Picard ainsi que Messieurs Yann Pétel et Michel Savy, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman

Documents associés

Observation n°13

Marcel GIRARDIN
Conseiller municipal
73420 VOGLANS

Voglans, le 9 août 2018

Monsieur Michel CHARPENTIER
Commissaire-Enquêteur
Mairie de quartier centre-ville
45 place de la Grenette
73 000 CHAMBERY

Objet : avis et propositions dans le cadre de l'enquête publique relative au réaménagement du
nœud autoroutier A 43- A41

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

L'enquête publique relative au projet visé en objet me conduit à souligner, comme je l'avais déjà fait, en partie, lors du conseil municipal du 28 août 2017, les points suivants défavorables à la modification du nœud autoroutier, dans les conditions et crières retenus par le maître d'ouvrage

1- Augmentation de la pollution et de ses conséquences sur la santé humaine

L'étude complète d'impact indique en page 260 que la situation actuelle est déjà dégradée sur ce site en matière de pollution chronique due à la circulation des véhicules

A ma grande surprise, je relève en page 133 de cette étude qu'aucune station de mesure des différents polluants de l'air n'est répertoriée dans le périmètre concerné par le projet.

Cet aménagement viendra pourtant inévitablement aggraver la préoccupante pollution de l'air existant déjà en cet endroit, notamment par l'**obligation qui sera faite aux chauffeurs de relancer leurs véhicules, dont les poids-lourds, après leur entrée par le nouveau péage sur l'A 41, au pied de la forte côte qui conduit sur les hauteurs de notre commune de Voglans.**

L'Autorité Environnementale, saisie par Monsieur le Préfet de la Savoie, signale notamment en page 9 et 15 de son avis délibéré du 16 mai 2018, **une forte présence des particules diesel PM 2,5.** Il convient de rappeler que parmi ces PM 2,5 les ultrafines sont particulièrement dangereuses pour la santé humaine puisqu'elles pénètrent les alvéoles pulmonaires !

A noter, en page 134 de l'étude complète d'impact, l'absence surprenante de mesure de la présence de Benzène, polluant classé comme cancérigène, et le recours à des mesures moyennes effectuées en région Rhône-Alpes pour supposer l'absence de dépassement des seuils autorisés pour ce polluant, comme pour d'ailleurs le dioxyde de soufre.... !

Proposition : réalisation de mesures en conditions réelles et directement sur le site et ses alentours jusqu'aux hauteurs de Voglans, des polluants tels que le Benzène, le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote, etc.

Cela semble d'autant plus s'imposer que l'Autorité Environnementale explique, en page 15 de son avis délibéré du 16 mai 2018 que, malgré l'utilisation d'un modèle COPERT IV de mesures des

émissions polluantes aujourd'hui dépassé par le modèle COPERT V plus performant, **l'indice de pollution devrait augmenter de 13 % avec ce projet**

2 - Augmentation de la pollution sonore aux Bouvards, sur les Hauts de Voglans mais aussi à Villarcher avec un engorgement supplémentaire du rond-point existant.

Bien que le maître d'ouvrage, dans sa réponse de mai 2018, considère que les habitants de Bouvards et des lotissements situés, plus haut que son aménagement, de part et d'autre de l'autoroute, ne sont pas éligibles à des mesures de protection contre les nuisances sonores supplémentaires que pourraient induire la construction de cette nouvelle bretelle, il est indéniable que la **nouvelle** contrainte imposée aux poids-lourds de redémarrer au pied du coteau de Bouvard et de relancer leur véhicule tout le long de la pente longant les lotissements des hauts de Voglans, ne va faire qu'ajouter à la nuisance sonore existante et justifierait l'installation d'équipements de protection acoustique par le maître d'ouvrage.

Proposition : installation, dans le cadre de la création de cette nouvelle bretelle, d'équipements de protection acoustique par le maître d'ouvrage au droit des **habitations de Bouvard** faisant face à l'A 41 ainsi que **le long des lotissements situés en bordure de l'A 41, sur les hauteurs de Voglans**.

Il convient de noter que l'Autorité Environnementale, dans son avis délibéré du 16 mai 2018, recommande d'interpréter dans les intérêts des habitants, les résultats tirés du modèle acoustique dont elle souligne, cependant, les incertitudes. Modèle acoustique utilisé par le maître d'ouvrage pour connaître le niveau de nuisances sonores sur le secteur concerné.

D'autre part l'Autorité Environnementale relève que ce projet de nœud autoroutier induira une augmentation du trafic routier autour de Villarcher et **qu'il conviendrait de veiller au respect de la réglementation favorable à la protection des habitants de ce hameau en matière de pollution sonore**.

Ce que le maître d'ouvrage ne semble pas vouloir réellement prendre en compte puisqu'il indique, en page 58 de la pièce H répondant à l'Autorité Environnementale, une erreur de frappe dans les tableaux de comptabilisation prévisionnelle du trafic à venir. En effet, selon lui, le trafic au nord de la VRU (Villarcher) ne serait pas augmenté à la suite de ce réaménagement autoroutier.

Cette position du maître d'ouvrage est discutable puisque du fait du déplacement de la sortie de la VRU, face à Castorama, il est d'ores et déjà prévu de construire un rond-point à deux voies sur le territoire de la commune de Voglans, au niveau de la zone de la Françon et d'élargir, également à deux-voies, l'accès depuis cette même zone au giratoire de Villarcher ; lequel est déjà passablement engorgé aujourd'hui, surtout aux heures de pointe !

Proposition : prise en compte de la demande de l'Autorité Environnementale de veiller au respect de la réglementation favorable aux habitants de **Villarcher**.

De plus, cet engorgement sur le rond-point de Villarcher devrait encore s'accroître du fait de la volonté affichée par la majorité municipale de Voglans, de réaliser des projets de forte urbanisation du hameau de Villarcher, à proximité de ce même rond-point, sur lequel déboucherait ensuite inévitablement la circulation née de ces nouvelles zones urbanisées.

3- Demande d'assurance qu'aucun empiètement ne sera réalisé sur une ou sur les deux parcelles, KL 50 et 51, appartenant à la commune de Voglans et servant d'assise foncière à un captage de source publique

Lors du conseil municipal du 4 juin 2018, je suis intervenu auprès de **Madame Sandra QUIVET, responsable de l'AREA-APRR** venue présenter le projet de modification du carrefour autoroutier A43-A41, pour lui demander si la création et le déplacement vers l'est de diverses voiries longeant l'A41 au niveau du nouveau péage qui sera construit à St Ombre, ne risquait pas de faire disparaître le captage de la source publique, propriété de notre commune de Voglans, qui a longtemps alimenté notre village.

Madame Sandra QUIVET m'a alors répondu qu'elle n'était pas au courant de l'existence de ce captage et qu'aucune parcelle communale voglanaise n'était concernée par l'emprise de son projet.

Il est cependant difficile d'imaginer que la création de cette nouvelle station de péage sur l'A41 et le déplacement vers l'est de la voirie existante ne conduira pas le maître d'ouvrage à empiéter au moins sur la parcelle communale voglanaise, répertoriée sous la référence KL 50 au cadastre de Chambéry, et se trouvant en bordure de l'A 41.

Proposition : le maître d'ouvrage doit apporter l'assurance que le captage protégé par un ouvrage maçonné en pierres de taille ne sera pas, d'une manière ou d'une autre, détérioré lors des travaux qu'il réalisera : pour la création de la nouvelle bretelle d'accès à l'A 41, d'une bande d'arrêt le long de cette nouvelle bretelle et surtout pour le décalage vers l'est, sur une longueur de 370 mètres environ, de la route communale reliant le RD 10 au chemin de Sonnaz à Voglans.

Cette assurance que devra apporter le maître d'ouvrage me semble d'autant plus importante que le maître et ses colistiers n'ont manifesté aucune réaction, le 4 juin 2018, lors de mon intervention et après la réponse de Madame QUIVET.

4- Traitement architectural des ouvrages et respect de la loi du 4 août 1994 relative à l'emploi de la langue française

Le maître d'ouvrage annonce, en page 45 du projet mis à l'enquête (pièce C), vouloir apposer la phrase « French Tech in the Alps », accompagné d'un dessin stylisé de chamois, sur le mur de soutènement de la nouvelle bretelle qui conduira à l'A 41. Il s'agirait pour le maître d'ouvrage de rappeler ainsi sur la façade de ce mur, longé par la VRU, le rôle du pôle technologique d'excellence que constitue Technolac.

Il convient cependant de rappeler que, selon notamment les articles 1, 3 et 14 de la loi du 4 août 1994, l'emploi de la seule langue française est obligatoire, **cela devrait pourtant aller de soi**, pour les personnes morales de droit public et les personnes morales de droit privé exerçant une mission de service public.

Proposition : le maître d'ouvrage doit s'appliquer à employer uniquement la langue française en utilisant, par exemple, les phrases de présentation suivantes : « Innovation technologique française dans les Alpes ». « **Technologie de la France dans les Alpes** » pourrait également convenir !

Espérant en votre intervention et vous remerciant pour l'attention accordée, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, l'expression de mes sincères salutations

Documents associés

Observation n°14

Projet de refonte de l'échangeur de Chambéry-Nord / la Motte-Servolex

Une prise en compte très insuffisante du covoiturage

Les récentes Assises de la Mobilité dont les conclusions vont être présentées prochainement ont très fortement mis en avant le covoiturage comme une pratique majeure dans l'atteinte des objectifs de réduction des impacts environnementaux des transports. Cette pratique peut également permettre de réduire la congestion à faible coût, tout en augmentant le pouvoir d'achat des ménages (un covoitureur régulier économise en moyenne 2600 €/an dans ses déplacements domicile-travail). Elle est encore faible en France (2,8% des déplacements domicile-travail) mais a un potentiel de développement très important (le covoiturage atteint 20 à 25% de part modale dans le cadre de l'opération menée dans l'Arc Jurassien franco-suisse).

La nouvelle version du projet présenté, malgré son coût très élevé, n'est toujours pas à la hauteur des enjeux alors même que ce programme de travaux est une opportunité majeure de réaliser un échangeur exemplaire, innovant en le transformant en un véritable pôle d'échange. Plusieurs points sont à notre sens à reprendre :

Les points de faiblesses de la nouvelle proposition

Une prise en compte insuffisante des différentes formes de covoiturage

Le travail préalable d'analyse des différentes formes et motifs de covoiturage, de son dimensionnement en besoin de stationnement, de ses capacités d'évolution est très insuffisante. Le projet met surtout en avant le covoiturage domicile-travail avec mise en relation préalable et stationnement d'un des covoitureurs

- Une plus grande variété de motifs de covoiturage : le projet met en avant le covoiturage domicile-travail alors que le covoiturage professionnel est sans doute nettement plus important avec des besoins de stationnement un peu plus longs, en partie de nuit. L'occupation du parking actuel le week-end montre également l'importance du covoiturage à vocation loisirs. Les besoins de stationnement sécurisé en partie de nuit ne sont pas correctement pris en compte dans les localisations actuelles proposées.
- Une plus grande variété de formes de covoiturage : seul est pris en compte le covoiturage avec mise en relation préalable mais le projet ne prend pas en compte les nouvelles formes de covoiturage en temps réel avec ou sans affichage dynamique. Ces formes de covoiturage qui renouvellent et sécurisent le stop traditionnel nécessitent une présence sur l'échangeur du covoitureur, ce qui ne sera plus possible avec la disparition de la raquette centrale.
- Une plus grande variété de modalités d'échange : les échanges covoiturage/vélo et covoiturage/car inter-urbain (par exemple car de Chambéry au Péage avec une ligne Bellesavoie Express puis covoiturage) sont très peu abordés. Là encore, l'impossibilité pour le covoitureur d'être sur l'échangeur réduit très fortement ces possibilités.

Une prise en compte insuffisante de la diversité des possibilités d'échange

Les résultats des enquêtes menées en France montrent que si le mode principal d'accès au point de covoiturage reste la voiture (93%), d'autres formes existent, la marche, le vélo, les

bus urbains et les cars inter-urbains ont un potentiel très important et peuvent offrir une beaucoup plus grande variété de pratiques inter-modales.

La solution proposée n'est toujours pas satisfaisante :

- Le côté Est de l'échangeur (côté Leyse) n'est accessible ni à pied ni à vélo, ne comporte pas d'arrêt de car ni de stationnement d'arrêt, ce qui supprime les possibilités de covoiturage en temps réel, de stop ou d'échange car/covoiturage. Cette pratique est pourtant déjà fréquente (voir le trou d'accès dans le grillage et les vélos stationnés sur l'Avenue Verte près de la passerelle).



Dans le site d'identification des meilleurs lieux de stop et covoiturage spontané, hitchwiki.org, la raquette centrale de l'échangeur de la Motte est bien identifiée comme un point important pour l'agglomération. La disparition de la raquette et l'absence d'arrêt côté Leyse ne le permettra plus.

- Le projet ne prévoit pas de possibilité de passer à pied d'un côté à l'autre de l'échangeur : il serait pourtant facile grâce à l'Avenue Verte de passer en sécurité d'un côté à l'autre du péage et/ou de prévoir un passage piéton sur la barrière de péage.
- La ligne chrono A et la zone des Landiers est située à 300m et pourrait être utilisée pour la desserte du péage, de même qu'un arrêt côté Leyse permettrait une interconnexion avec les cars Belle Savoie Express, les cars TER, voire les cars longue distance.

Un dimensionnement très insuffisant du nombre de places

Le nombre de places de covoiturage sur le site reste largement sous-dimensionné. Le projet propose :

- 100 places sur site côté Ouest (la Motte)
- 90 places dans la zone des Landiers Nord, sur du foncier à vocation économique

Soit 0.4% du trafic actuel moyen hors période de pointe, ce qui représente une bien faible ambition au vu de la pratique actuelle pourtant faible du covoiturage en France (2.8% en domicile-travail) et des conclusions des dernières Assises de la Mobilité engagées par le gouvernement.

Dans l'enquête du CETE réalisée sur l'A9, 53% des covoitureurs se donnent rendez-vous sur un parking dont la moitié en entrée d'autoroute. Sur la base d'un covoiturage moyen à 2.6 personnes/véhicule (enquête CETE) sur autoroute et d'une part très modeste de covoiturage de 5%, cela représenterait 2500 covoitureurs, dont 1325 se retrouvant sur un parking (53%) et 625 sur un parking d'autoroute (50% de 53%) soit un peu plus de 400 véhicules à stationner sur le parking d'entrée. Nous sommes donc très loin du compte avec 100 places sur site.

Une localisation inadéquate des parkings et des propositions imprécises

La localisation proposée côté ouest du péage complexifie fortement le trajet du conducteur venant du sud ou du nord de l'agglomération.

En provenance du sud, le conducteur devra se rendre rue Denis Papin puis revenir sur l'échangeur pour aller vers Lyon soit 5.4 km depuis l'échangeur Landiers Nord au lieu de 2 km soit 3.4 km et 6 mn de détour.

Idem pour un covoitureur venant du nord allant chercher un covoitureur stationné venant de la Motte-Servolex.



Le parking relais de Chamnord est jugé dans le rapport « mal identifié et peu pratique d'accès depuis le reste de l'agglomération » alors que le détour n'est que de 0.9 km et 2mn pour un usager venant de Chambéry, la localisation proposée est donc largement inférieure avec 3.4 km et 6mn de plus.

Les propositions d'amendement

Plusieurs propositions seraient à notre sens à prendre en compte :

1. **Maintien de la raquette centrale** : la raquette centrale permet d'effectuer des manœuvres de retournement permettant à un véhicule VL ou car TER ou grande

ligne en provenance d'Annecy de venir prendre un covoitureur dans la raquette et de repartir sans aucune perte de temps. Ces mouvements ne seront plus possibles sans une perte de temps importante (2.7 km, 4mn) et une charge supplémentaire sur l'échangeur de la Motte-Servolex. Le risque éventuel lié au cisaillement de voie est très peu argumenté dans le document.

2. **Réalisation d'un cheminement piéton/vélo reliant les deux côtés de l'échangeur** et la raquette centrale : la réalisation d'un cheminement entre les deux côtés de l'échangeur est absolument indispensable pour

- Eviter un détour au conducteur, le covoituré marchant du parking (côté ouest) jusqu'à l'arrêt (côté est) ou inversement et sécuriser les traversées potentiellement dangereuses
- Permettre un développement des accès à pied, à vélo depuis l'Avenue Verte en intégrant un stationnement vélo côté Avenue Verte
- Créer un lien de l'échangeur à une ligne forte (ligne A) dont le tracé de ligne pourrait être facilement modifié
- Améliorer dans le même temps les liaisons piétonnes et cyclables entre les zones de l'Erier et des Landiers pour les piétons et cyclistes

Il peut être envisagé d'aménager une passerelle sur la barrière de péage avec des escaliers donnant accès à la raquette centrale.



Distance de déplacement actuelle à pied et à vélo entre les Landiers Nord et Erier : 2.8 à 3.6 km



3. **Aménagement de places sur l'emprise de l'échangeur** : le côté est de l'échangeur côté Leyse peut accueillir 200 stationnements complémentaires sur un lieu beaucoup plus facile d'accès (par l'échangeur), mieux placé par rapport aux départs vers Lyon et très facilement accessible à pied ou à vélo.
4. **Création d'une zone d'arrêt covoiturage spontanéé VL/TC côté Leyse** : l'aménagement d'un lieu de dépose côté ouest n'a de sens que s'il existe aussi un point de dépose côté ouest pour éviter un détour important au conducteur jusqu'au parking côté ouest (4km).
5. **Implantation de bornes de covoiturage spontanéé** : des bornes d'affichage des directions pourraient être installées pour indiquer la présence d'une demande de covoiturage spontanéé sur l'arrêt de chaque côté du péage.
6. **Stationnements vélo sécurisés** : un stationnement vélo sécurisé pourrait être installé juste à côté de l'Avenue verte pour sécuriser le stationnement des covoitureurs se rendant à vélo au péage. Ce stationnement pourrait notamment être utilisé par des personnes venant de l'Avant-Pays (en covoiturage ou avec les lignes de car) travaillant à Technolac (4.6 k), dans la zone des Landiers ou de l'Erier et stationnant leur vélo de nuit.

Des interrogations sur le rapport coût / efficacité des propositions

Enfin, sur le fond, il est justifié de s'interroger sur le faible rapport coût / efficacité des travaux dont le chiffrage de 67 M€ paraît très important au regard des objectifs de fluidité et de sécurité.

- Les bénéfices sécurité sont limités dans la mesure où le ratio d'accidents/km.véhicule et le niveau de gravité sont faibles au regard d'enjeux de sécurisation beaucoup plus important comme la RD1504 entre Yenne et St Jean de Chevelu par exemple.
- Les impacts sur la fluidité sont limités en période de pointe dans la mesure où les mouvements vers Annecy sont faibles à cette période, et limités également en période courante dans la mesure où les moments de saturation en semaine sont faibles. Sur ce point, une faible partie de ces sommes investies dans des mesures d'accompagnement des entreprises pour favoriser le covoiturage qui présenteraient un bien meilleur ratio coût/efficacité.

Documents associés

Observation n° 16

François COCHET

Avocat

Ancien Barreau

Damien DECRANCE

Avocat

Fabien PERRIER

Avocat

Roger REBUT

Avocat honoraire

Conseil scientifique

Dorothée CALLOIS-COCHET

Professeur titulaire

des Facultés de Droit

En partenariat avec

Florence REBUT DELANOE

Avocat au barreau de Paris

Monsieur le Commissaire - enquêteur

Enquête publique DUP / MFCDD) (relèvement de

voies Nœud autoroutier de Chambéry

Mairie de Chambéry

45 Place Grenette

73 000 CHAMBERY

Chambéry, le 10 août 2018.

N/Réf : SCI GUELL DES LANDIERS & SARL ITALIA MARKET
(Enquête publique)

V/Réf : Enquête publique relative au nœud autoroutier de Chambéry.

Monsieur le Commissaire - Enquêteur.

Je vous écris en ma qualité de conseil de la SCI GUELL DES
LANDIERS (RCS Chambéry : 807.862.255) et de la SARL ITALIA
MARKET (RCS Chambéry : 512.602.350), ayant leur siège social situé
ZI des Landiers 73 000 CHAMBERY, ayant toutes les deux pour
dirigeant, Monsieur Giuseppe GUELL.

EXPOSE DE LA SITUATION

La SCI GUELL DES LANDIERS est propriétaire d'un tènement
immobilier devant lequel la société ARLA serait amenée à créer une 3^e
voie de circulation permettant l'insertion de véhicules sur l'autoroute A
41, en direction d'Annecy/Genève.

La distance séparative entre le tènement immobilier et la glissière de
sécurité de la nouvelle voie créée ne serait pas supérieure à 4 mètres.
L'accrément de la V/RU anéantirait ainsi les places de stationnement
présentes devant le tènement.

PARIS

51 avenue Raymond Poincaré
75116 PARIS

ANNÉCY

10 bd de la Colonne
73000 CHAMBERY
tél : 04 57 08 52 52
fax : 04 57 08 52 53

6 rue du Lac
74000 ANNÉCY
Tel : 04 50 51 16 59

SEUR COCHET

francois@cochetavocats.com

Le tènement immobilier, dont est propriétaire la SCI GUELI DES LANDIERS, héberge actuellement deux enseignes : PISCINES DESJOYAUX (bail commercial) et ITALIA MARKET (bail commercial).

Les conséquences de l'élargissement de la VRU pour cause de création d'une voie d'accès en direction de l'A4) seraient, pour la SCI GUELI DES LANDIERS, le départ prématuré de PISCINES DESJOYAUX à la fin de l'échéance triennale et la baisse significative de la valeur locative du tènement.

Les conséquences de l'élargissement de la VRU pour la SARL ITALIA MARKET seraient la perte de l'intégralité des places de stationnement attachées à son commerce, générant ainsi une perte d'exploitation majeure et sa dissolution à brève échéance pour insuffisance d'actif.

La SCI GUELI DES LANDIERS et la SARL ITALIA MARKET auraient à subir, sans contestation possible, un dommage permanent de travaux publics résultant de l'élargissement de la VRU.

L'expertise de la situation effectuée, le dossier d'enquête publique appelle de notre part les observations ci-après exprimées.

1/ Sur le caractère peu explicite des informations conférées au public :

Les plans du projet de ponton autoroutier de CHAMBERY demeurent extrêmement vagues et non cotés. Le caractère peu explicite des plans a d'ailleurs été souligné dans l'avis formulé par GRAND CHAMBERY.

Le projet ne comporte aucune photo d'insertion dans son environnement en vue lointaine.

Les trois maigres photos d'insertion du projet dans son environnement, en vue rapprochée, comparées à l'absence de plan coté en trois dimensions, ne permettent pas de conférer une information fiable et transparente au public ainsi qu'aux personnes publiques associées, en contradiction avec les dispositions des articles L.122-1 et suivants, R.122-9 et suivants du Code de l'environnement.

Le dossier d'enquête publique ne permet d'apprécier précisément l'impact visuel et paysager des aménagements routiers envisagés.

Le manque de transparence dans les informations délivrées en termes visuel a pour effet d'entacher d'irrégularité le dossier d'enquête publique sur le fondement des articles précités.

2/ Sur l'omission de la Région AUVERGNE-RHÔNE-ALPES dans les personnes publiques associées :

Pour une raison que nous ignorons, la Région AUVERGNE-RHÔNE-ALPES, collectivité locale en charge du développement économique, ne figure pas dans la liste des collectivités intéressées...

Cette irrégularité majeure vient biaiser l'actuelle procédure de consultation publique.

3/ Sur l'absence totale de prise en compte des autres modes de transport dans l'appréciation de l'intérêt public d'un accroissement des voiries :

La Société ARKEA présente des hypothèses d'augmentation du trafic routier à court et moyen terme, sans intégrer dans sa logique les autres modes de transport, notamment ferroviaire et aérien.

La logique des flux routiers n'est pas indépendante et demeure en corrélation avec les transports ferroviaires et aériens. Exemples de cette corrélation : En cas de grève SNCF, le trafic routier et aérien augmente. In cas de hausse des prix du carburant, les déplacements routiers baissent au profit du ferroviaire pour les longs déplacements.

Le cloisonnement de l'étude des flux routiers par rapport aux autres modes de transport vient biaiser la pertinence d'évolution du trafic routier et méconnaît les lois GRENFELF et GRENELLE II.

La prise en compte d'un accroissement d'ici 5 ans du trafic ferroviaire, lié à la libéralisation du marché ferroviaire en 2023, aurait pu permettre de retenir le projet de recrud autoroutier moins important et moins coûteux, dit « a minima » de 2014.

4/ Sur les carences dans la prise en considération des nuisances sonores :

L'article R.571-44 du Code de l'environnement dispose :

« La conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure de transports terrestres nouvelle ainsi que la modification ou la transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives.

Le maître d'ouvrage de travaux de construction, de modification ou de transformation significative d'une infrastructure est tenu, sous réserve des situations prévues à l'article R. 571-51, de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées, dans les conditions fixées par la présente sous-section, à des niveaux compatibles avec le mode d'occupation ou d'utilisation normal des bâtiments riverains ou des espaces traversés.»

Force est de constater en l'espèce que la Société ARTA se garde bien de produire toute étude relative à une évolution des nuisances sonores liée à l'accroissement de la VRL et du rapprochement subséquent de la voirie des habitations des locaux professionnels.

Comme le rappelle d'ailleurs la commune de VOGLANS dans ses observations, la Société ARTA n'accompagne son projet routier et autoroutier d'aucune infrastructure permettant de limiter les nuisances sonores augmentées par l'accroissement des ouvrages, tant à l'égard des habitations que des locaux professionnels.

S'agissant plus spécialement de la SARI, ITALIA MARKET, l'accroissement de la VRL augmente nettement les nuisances sonores dans le magasin, créant une gêne sonore réelle pour les salariés et clients. Il convient de préciser à cet égard que le bâtiment actuel ne dispose d'aucune isolation phonique particulière.

Le défaut d'engagement de l'ARTA dans la construction d'aménagements contre les nuisances sonores a pour effet d'anéantir toute utilité publique du projet de nouvel autoroutier.

Si/ Sur l'absence de proposition d'indemnisation :

Contrairement à ce que prétend la Société AREA dans sa réponse aux avis des collectivités associées, elle n'a entamé ni de près, ni de loin, aucune proposition d'indemnisation aux entreprises impactées par le projet de nouvel autoroutier, paroli lesquelles figurent la SCI CUIJIL DES LANDIERS et la SARL ITALIA MARKET.

La Société AREA est en train de passer outre les observations des personnes publiques associées, qui exigent le versement d'une juste et préalable indemnisation des entreprises impactées de la ZI des Landiers, pas seulement les personnes épurées.

Telles sont les observations dont je souhaitais porter à votre connaissance.

Vous remerciant par avance de la considération portée à la présente,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire - Enquêteur, l'expression de mes sentiments distingués.

Damien DEGRANGE

A handwritten signature in dark ink, consisting of a large, stylized 'D' followed by a horizontal line extending to the right.



AUTOROUTE 43 –

RÉAMÉNAGEMENT DU NœUD AUTOROUTIER DE CHAMBÉRY (A43 / A41 / VRU)

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité
publique du projet de réaménagement du nœud autoroutier
de Chambéry valant mise en compatibilité des PLU de
Chambéry et La Motte-Servolex et classement de voirie dans
le réseau autoroutier

Note de réponse du Maître d'Ouvrage aux observations
du procès-verbal de synthèse

Août 2018

Objet du dossier

Le projet d'aménagement du nœud autoroutier de Chambéry a fait l'objet d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry valant mise en compatibilité des PLU de Chambéry et La Motte-Servolex et classement de voirie dans le réseau autoroutier, sur les communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans.

L'enquête publique s'est tenue du 27 juin au 10 août 2018.

Le présent document compile les réponses du maître d'ouvrage aux différentes observations récapitulées dans le procès-verbal de synthèse établi par le commissaire enquêteur.

Ces réponses apparaissent dans un encadré bleu.

Des annexes 1 à 3 complètent ces réponses.

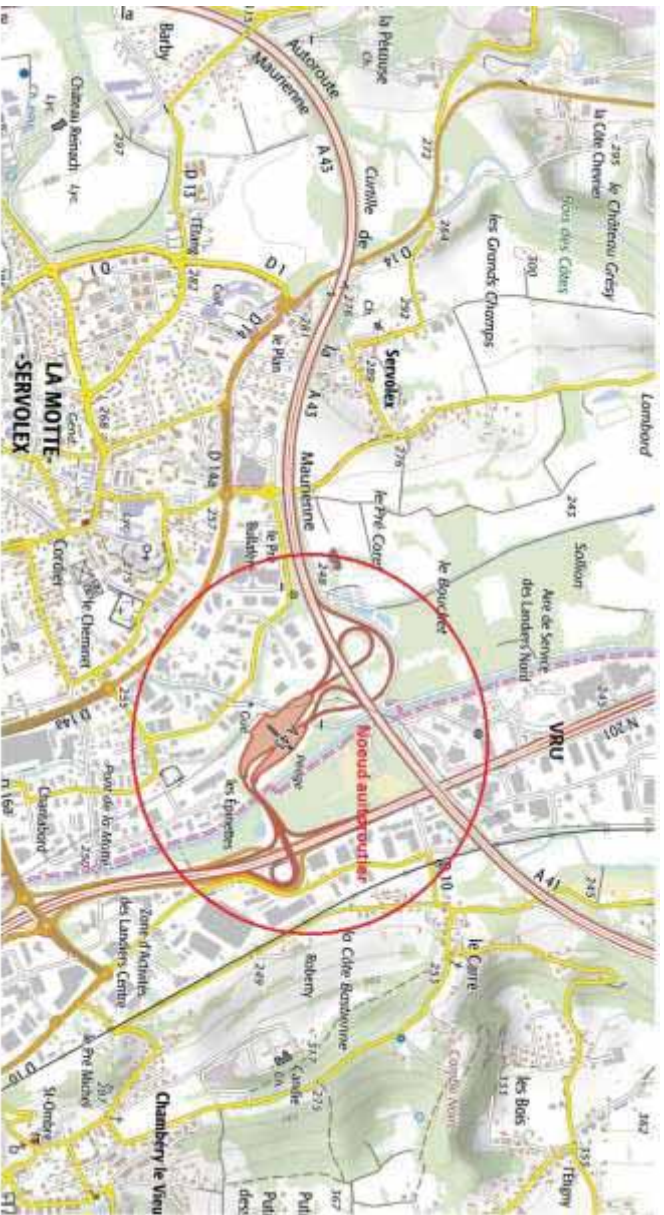
DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE

COMMUNES DE CHAMBÉRY – LA MOTTE-SERVOLEX – VOGLANS



Travaux d'aménagement du nœud autoroutier Chambéry

A41 – A43 - VRU



1

Enquête publique préalable à la **déclaration d'utilité publique** du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry valant **mise en compatibilité des PLU de Chambéry et La Motte-Servolex et classement de voirie dans le réseau autoroutier**

Du 27 juin 2018 au 10 août 2018

PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE

Transmission des observations à Monsieur le Directeur du groupe APRR/AREA

Commissaire enquêteur : Michel CHARPENTIER

en application de l'ordonnance du Président du Tribunal Administratif de Grenoble
du 23 avril 2018

N°E18000128 / 38

Enquête n° E18000128/38

Travaux de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry – A41 – A43 – VRU
Enquête préalable à la DUP – Mise en compatibilité des PLU de Chambéry et La Motte-Servolex – Classement de voirie
Procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur – **NOTE DE REPONSE AREA**

SOMMAIRE		
PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE		
1.	LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	1
A	La mise à disposition du dossier – Les permanences.....	1
B	Le climat général de l'enquête publique	2
2.	L'EXPRESSION DU PUBLIC.....	3
A	Le dépôt d'observations par le public sur les registres papier	3
B	Les observations verbales du public	4
C	Les courriers ou dossiers déposés au siège de l'enquête publique ou en mairie.....	4
D	Les observations portées au registre dématérialisé ou transmises par courrier électronique	4
3.	LES CONTRIBUTIONS RECUEILLIES.....	4
4.	ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS.....	5
A	Les nuisances, notamment sonores et visuelles	5
B	Le covoiturage.....	7
C	Les conditions de circulation à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude – La desserte des entreprises.....	8
D	La sécurité	9
E	La lisibilité du dossier et les informations mises à disposition du public	10
F	Le financement du projet	11
G	Contre-propositions.....	12
H	Autres thèmes abordés ponctuellement.....	13
5.	AUTRES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.....	13

Cette transmission est réalisée en application de l'article R123-18 du Code de l'Environnement, dans le cadre de la procédure :

Déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, valant mise en compatibilité des PLU de Chambéry et de La Motte-Servolex et classement de voirie dans le réseau autoroutier.

Enquête n°E18000128/38

L'objet de ce procès-verbal de synthèse est de permettre au maître d'ouvrage, responsable du projet, d'avoir une connaissance aussi complète que possible des préoccupations ou suggestions exprimées par le public ayant participé à l'enquête publique.

La réglementation (article R123-18 du code de l'environnement) prévoit que :

- sa rédaction est obligatoire pour les enquêtes environnementales ;
- il doit être établi dans les 8 jours qui suivent la clôture du ou des registre(s) (le vendredi 10 août 2018 à 18 heures 30) ;
- sa remise doit être effectuée physiquement et en mains propres à l'occasion d'une "rencontre" du commissaire enquêteur avec le maître d'ouvrage ou son représentant.

1 – LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

A – La mise à disposition du dossier – Les permanences

L'enquête publique s'est déroulée du **mercredi 27 juin 2018 au vendredi 10 août 2018** inclus soit durant **45 jours consécutifs**.

Durant cette période, le dossier d'enquête publique et un registre d'enquête ont été mis à la disposition du public les jours et heures fixés dans l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique, correspondant aux horaires habituels d'ouverture au public de chacune des mairies de :

- Chambéry – Mairie de quartier centre-ville – Siège de l'enquête publique,
- La Motte-Servolex,
- Voglans,

le projet impactant le territoire de chacune de ces trois communes.

La consultation du dossier était également possible sur le site internet des services de l'État en Savoie : <http://www.savoie.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques> lequel permettait l'accès direct à l'arrêté d'ouverture d'enquête publique, à l'avis d'enquête publique, à l'avis de l'autorité environnementale et votre réponse, aux avis des collectivités territoriales et de leurs groupements et renvoyait au registre dématérialisé à l'adresse <https://www.registre-dematerialise.fr/777> pour la consultation de l'ensemble du dossier.

Conformément à l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique, je me suis tenu à la disposition du public à l'occasion de 8 permanences : 4 en mairie de Chambéry – Mairie de quartier centre-ville – siège de l'enquête, 3 en mairie de La Motte-Servolex, 1 en mairie de Voglans selon de calendrier suivant :

Mairie de Chambéry	le mercredi 27 juin 2018	de 09h00 à 12h00
Mairie de La Motte-Servolex	le samedi 30 juin 2018	de 09h00 à 11h45
Mairie de Voglans	le vendredi 06 juillet 2018	de 16h00 à 18h30
Mairie de Chambéry	le mardi 10 juillet 2018	de 09h00 à 12h00
Mairie de La Motte-Servolex	le mercredi 18 juillet 2018	de 14h00 à 17h00

Mairie de Chambéry	le mardi 24 juillet 2018	de 09h00 à 12h00
Mairie de La Motte-Servolex	le vendredi 03 août 2018	de 14h00 à 17h00
Mairie de Chambéry	le vendredi 10 août 2018	de 14h30 à 17h00

Les salles de permanences mises à ma disposition permettaient la confidentialité des échanges. J'ai pu observer que, parfois, elles ne répondaient pas aux normes d'accessibilité. J'en ai fait la remarque aux responsables présents qui, dans le cas de Chambéry – Mairie de quartier centre-ville a fait le nécessaire pour changer la salle initialement prévue afin que les permanences se tiennent dans de bonnes conditions en rez-de-chaussée, et dans le cas de La Motte-Servolex (permanences des 18/07/2018 et 03/08/2018) s'est engagé à faire le nécessaire dans l'hypothèse selon laquelle une personne présentant des difficultés pour accéder à l'étage sans ascenseur (panne de longue durée) souhaiterait me rencontrer (le cas ne s'est pas produit).

De façon générale le public pouvait consulter librement l'intégralité du dossier et porter toutes observations sur le registre d'enquête.

J'ai comptabilisé une trentaine d'intervenants au cours de ces permanences. Je n'ai ressenti aucune tension au cours de celles-ci. Il en ressortait le plus souvent une adhésion évidente aux objectifs du projet, mais aussi des inquiétudes ponctuelles ou, de façon plus générale, des objections quant aux moyens mis en œuvre.

B – Le climat de l'enquête publique

Cette enquête publique porte sur une infrastructure dont les difficultés et la dangerosité sont bien connus des habitants du bassin chambérien, et, au-delà, des utilisateurs, réguliers ou occasionnels, du nœud autoroutier de Chambéry.

La publicité faite autour de l'enquête publique par les différents intervenants, organisateur de l'enquête publique, maître d'ouvrage et communes directement concernées par le projet, m'est apparue tout à fait adaptée et à la hauteur de l'importance du projet. J'observe d'ailleurs que le dossier rendu disponible sur le registre dématérialisé a été l'objet de nombreux téléchargements : 976, pour tout ou partie du dossier, le site lui-même ayant fait l'objet d'un accès par 681 visiteurs.

Sauf cas particuliers, les objections ou critiques de particuliers, riverains de l'infrastructure ou non, à l'égard du projet portent sur des éléments bien précis dudit projet, suscitant davantage des inquiétudes, qu'il convient de dissiper en fournissant les explications ou justifications adéquates, afin également de préciser les moyens en œuvre, ou pouvant être envisagés, pour atténuer l'impact de certaines dispositions prévues.

Plusieurs intervenants, institutionnels (associations, élus, ...) ou particuliers, portent une appréciation plus sévères sur la façon d'atteindre les objectifs assignés au projet de réaménagement. Des solutions alternatives ou complémentaires, très élaborées, sont parfois présentées et doivent être prises en considération, des améliorations ou des consolidations doivent pouvoir être apportées et les avis doivent être entendus et pris en considération.

Aucun incident majeur n'est intervenu durant l'enquête publique, ou n'a été porté à ma connaissance.

Un contributeur (intervention RD 01) a sollicité une prolongation de l'enquête publique jusqu'à la fin du mois de septembre (soit une prolongation de 51 jours alors que le code de l'environnement article L123-9 3^{ème} alinéa limite à une durée maximale de 15, une telle prolongation pouvant être décidée par le commissaire enquêteur) ainsi que l'organisation d'une réunion publique. Compte tenu de la durée de l'enquête (45 jours soit une durée très sensiblement supérieure à celle imposée par la réglementation) et de l'absence de justification et de contenu à une telle réunion publique,

je n'ai pas cru devoir réserver de suites favorables à ces demandes. J'ai informé verbalement le demandeur de ma décision lors de son passage en mairie annexe centre-ville de Chambéry au cours de ma permanence du 10 juillet 2018.

2 – L'EXPRESSION DU PUBLIC

- Le public disposait de diverses possibilités pour formuler ses observations au titre de l'enquête :
- par des dépôts sur les registres mis à sa disposition en mairies, accessibles aux jours et heures habituels d'ouverture de celles-ci,
 - verbalement lors de mes permanences,
 - par transmission de courriers postés ou déposés au siège de l'enquête en mairie de quartier centre-ville de Chambéry, ou en mairies de La Motte-Servolex ou de Voglans,
 - pendant la durée de l'enquête, 24h/24 et 7j/7, sur le registre dématérialisé ouvert à cet effet à l'adresse <https://www.registre-dematerialise.fr/777>,
 - par courrier électronique à l'adresse enquete-publique-777@registre-dematerialise.fr.

A – Le dépôt d'observations par le public sur les registres papier ou annexées

Pendant les permanences					En dehors des permanences	
	Permanence du	Personnes ou groupes rencontrés	Inscriptions au registre	Documents déposés	Inscriptions au registre	Documents déposés ou reçus
Mairie de quartier Chambéry Centre-Ville	Mercredi 27/06/2018 09:00 à 12:00	0	0	0	3	2
	Mardi 10/07/2018 09:00 à 12:00	1	1	1		
	Mardi 24/07/2018 09:00 à 12:00	3	1	0		
	Vendredi 10/08/2018 14:00 à 17:00	1	0	0		
	Samedi 30/06/2018 09:00 à 11:45	1	1	0		
Mairie de La Motte-Servolex	Mercredi 18/07/2018 14:00 à 17:00	6	5	1	5	0
	Vendredi 03/08/2018 14:00 à 17:00	4	4	1		
	Vendredi 06/07/2018 16:00 à 18:30	4	4	0		
TOTAL		20	16	3	16	4

20 personnes ou groupes se sont présentés à mes permanences, seules ou en groupes. 36 contributions ont été recueillies sur les registres d'enquête ou annexées aux registres (courriers reçus) placés dans chacune des 3 mairies concernées. Elles sont résumées en annexes, référencées CHY 01 à CHY 07, LMS 01 à LMS 16, VOG 01 à VOG 12 selon les communes où elles ont été déposées, et reproduites dans leur intégralité en annexe 1 au présent procès verbal.

A noter que, en mairie de Voglans, les observations faites dans le cadre de l'enquête publique portant sur la demande de DUP ont été portées au registre relatif à l'enquête autorisation environnementale, et inversement.

B – Les observations verbales du public

Une intervention verbale a eu lieu le samedi 30 juin 2018, sans inscription au registre, lors de ma permanence en mairie de La Motte-Servolex. Les propos tenus lors de cette intervention ont été confirmés par une expression écrite le 02/08/2018 sur le registre dématérialisé (RD 01).

Une intervention verbale a également eu lieu le mercredi 18 juillet 2018, sans inscription au registre, lors de ma permanence en mairie de La Motte-Servolex, les intervenants souhaitant confirmer et le cas échéant compléter les observations portées au registre papier le 09/07/2018.

Le 23 juillet 2018 un intervenant s'est présenté en mairie annexe Chambéry centre-ville et a confirmé ses observations par un courrier dans le cadre de l'enquête parcellaire (M. Yves PADEY)

Une intervention verbale a eu lieu le vendredi 10 août 2018, sans rapport avec l'enquête.

C – Les courriers ou dossiers déposés au siège de l'enquête publique (mairie de quartier Centre-Ville Chambéry) à l'attention du commissaire enquêteur

Une pétition non datée a été déposée en mairie de Voglans et annexée au registre d'enquête le 01/08/2018, comportant 150 signatures représentant 110 foyers environ.

D – Les observations portées au registre dématérialisé ou transmises par courrier électronique

16 observations ont été portées au registre dématérialisé auxquelles il convient d'ajouter 4 observations portées au registre dématérialisée relatif à l'enquête publique relative à l'autorisation environnementale qui concernaient des observations générales sur le projet au titre de la DUP.

Le registre dématérialisé a été consulté par 681 visiteurs (visiteurs uniques sur 1 journée), ces visites ayant donné lieu à 976 téléchargements.

1 observation a été transmise par courrier électronique sur le registre dématérialisé (courriel RD 09)

3 – CONTRIBUTIONS RECUEILLIES

Ce sont près de 55 contributions qui ont été recueillies durant l'enquête publique. Elles émanent :

- pour environ 59% (33) d'entre elles de particuliers ;
- pour environ 5% (3) d'entre elles de professionnels indépendants ou d'entreprises ;
- pour environ 18% (10) d'entre elles d'élus, d'anciens élus ou groupes d'élus ;
- 2 d'entre elles (3,5%) de communes ou groupements de communes ;
- 12,5% (7) des contributions émanent d'associations ;
- 1 (2%) émane d'un cabinet d'avocats, conseil d'entreprises des Landiers ;

certaines contributeurs étant intervenus à plusieurs reprises.

Les contributions globalement en accord avec le projet, ou les principes du projet, émanent essentiellement de particuliers malgré leurs inquiétudes, parfois très fortes.

Les contributions globalement en désaccord avec le projet émanent principalement d'associations, d'élus ou anciens élus.

On peut observer que les collectivités locales qui se sont exprimées ont toutes émis des réserves.

4 – ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

Quelques problématiques émergent des contributions recueillies durant l'enquête publique :

- les nuisances sonores et visuelles ;
- le covoiturage ;
- les conditions de circulation à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone d'étude, la desserte des entreprises ;
- le dossier d'enquête publique ;
- le financement du projet ;
- autres (prise en compte du ferroviaire, l'enquête publique, ...).

Aucune contribution ne s'est exprimée (hors délibérations) sur les mises en compatibilité des PLU de Chambéry ou de la Motte-Servolex. Un particulier (LMS 14) a souhaité des explications quant à l'instauration d'un emplacement réservé au PLU de La Motte-Servolex.

De façon très générale, on peut distinguer plusieurs groupes de contributeurs :

- les riverains de l'infrastructure qui reconnaissent subir déjà dans la situation actuelle les nuisances de celle-ci, inquiets à l'idée de subir des nuisances supplémentaires en la voyant se rapprocher de leur lieu de résidence. Les inquiétudes portent sur les impacts sonores et visuels, en déplorant le manque de précision du dossier ;
- les professionnels des zones des Landiers inquiets des risques de dégradation des conditions de circulation hors réseau AREA, et des conditions d'accès à leurs entreprises, concessions, hôtels, ...
- des passionnés de l'investissement public sur leur territoire, s'intéressant particulièrement au secteur, allant jusqu'à produire des contre-propositions très élaborées et détaillées ;
- le mouvement associatif ;
- les élus ou anciens élus.

A – Les nuisances, notamment sonores et visuelles

Sont intervenus essentiellement, des riverains :

- de la nouvelle bretelle VRU sud vers A41 Annecy et de la BAU sur A41,
- de l'allongement de la bretelle d'insertion vers A43 Lyon,

mais aussi quelques riverains de la VRU extérieure à la zone d'étude.

✓ **A1 – Nuisances sonores et pollution de l'air**

Les riverains qui se sont exprimés, sans se déclarer hostiles au projet quant à ses objectifs généraux, s'inquiètent de la mise en place d'une station de péage en face ou à proximité de leurs habitations, en pleine côte vers Annecy, dans une rampe à 5%, à l'origine de démarrages, notamment de poids lourds, dans des conditions difficiles, source de nuisances sonores et de pollution de l'air (interventions répertoriées CHY 02, RD 05 ...). Certains préconisent un positionnement du péage vers Annecy plus en amont, avant le début de la côte.

Ces riverains, très sensibles au problème de la pollution sonore, demandent des murs antibruit, ou tout autre dispositif (masque végétal, chaussée spéciale, ...) sur la partie de l'ouvrage située en face de leur habitation ou à proximité (interventions répertoriées LMS 03, LMS 04, LMS 05, LMS 09, VOG 01, VOG 02, VOG 03, VOG 04, VOG 05, VOG 07, RD 03, CHY 02, LMS 02, CHY 03, RD 10, RD 02 (AE), LMS 13, RD 04 (AE), RD 12 (AE), VOG 08, VOG 09, VOG 10, VOG 11 RD 13 (AE), RD 13 ...).

Monsieur le maire de Voglans (VOG 12) estime impératif l'installation de protections sonores et l'usage de revêtement de chaussée traité phonétiquement.

La communauté d'agglomération Grand Lac (CHY 07) demande l'installation d'équipements de protection sonore, type murs antibruit, et le recouvrement de la chaussée d'un enrobé phonique au niveau du hameau des Bouvards et tous les lotissements situés un peu plus haut

6

Une pétition (DOC 01) déposée en mairie de Voglans fait état d'une part, d'une augmentation prévisible du trafic sur l'A41 les prochaines années, d'autre part, d'une pollution atmosphérique et des nuisances sonores importantes générées par l'implantation de la gare de péage sur l'A41, pour les habitants du hameau des Bouvards et tous les lotissements situés un peu plus haut, de part et d'autre de l'axe routier. Les signataires (150) estiment impérative l'installation de protections sonores sur cette zone.

✓ A2 – Nuisances sonores et visuelles

Comme précédemment, les riverains qui se sont exprimés, sans se déclarer hostiles au projet quant à ses objectifs généraux, s'inquiètent des conditions de mise en œuvre de l'allongement de la bretelle d'insertion vers A43 Lyon, nécessitant l'élargissement de la plateforme autoroutière d'environ 2 m vers le nord et donc le rapprochement de l'infrastructure de leurs habitations, impliquant l'allongement de l'ouvrage voûte béton existant permettant le franchissement de la rue de Servolex et le décalage de quelques mètres vers le nord de la route communale qui longe l'A43.

Une question est posée sur le devenir des arbres masquant aujourd'hui l'autoroute (interventions répertoriées LMS 02, LMS 04).

Le manque de précisions sur cet aménagement est soulevé en demandant des plans plus précis permettant de mieux visualiser cette partie du projet.

Enfin une question (LMS 02), davantage en lien avec l'enquête parcellaire menée parallèlement, concerne le foncier, notamment agricole, utilisé pour le projet.

Plusieurs contributeurs citent des carences dans la prise en considération des nuisances sonores, reprenant pour partie l'avis de l'autorité environnementale.

✓ A3 – Respect de l'environnement – Santé publique

S'agissant des retombées environnementales du projet, une contributrice (CHY 03) estime important de ne pas induire d'impacts sur la Leyse et ses berges, et de filtrer toutes les eaux de ruissellement.

Un intervenant (RD 05) met en cause les transports routiers (automobiles et camions) et leur rôle dans les épisodes de pollution que connaît la région, responsables de nombreuses pathologies. Il préconise des investissements sur le train, la limitation des déplacements inutiles, le transfert des marchandises sur le rail sous-utilisé, ... et s'interroge sur le projet qui prévoit des investissements de plusieurs millions sur les infrastructures autoroutières, justifiées par des prévisions hypothétiques d'augmentation de fréquentation de 1 à 2% par an. Une telle démarche lui apparaît en contradiction avec les annonces du gouvernement prévoyant des mesures plus contraignantes dont la mise en place de zones de faible émission pour les collectivités de plus de 100 000 habitants et la réaffirmation de la priorité des modes de transports moins polluants ...

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

De façon générale, les habitants sont gênés par les bruits autoroutiers. Ils demandent que le projet soit conçu en recherchant une moindre nuisance sonore. Différentes pistes sont évoquées : mise en œuvre de revêtements routiers atténuant les bruits à la source, écrans acoustiques tels que murs végétalisés ou levées de terre pour constituer un obstacle continu à la propagation des bruits en direction de leurs habitations. Ils sont toutefois très sensibles à l'aspect de tels obstacles. La limitation de vitesse est parfois évoquée pour limiter la nuisance sonore et la pollution atmosphérique.

Plusieurs intervenants (LMS 14, LMS 04) déplorent le manque de précision du dossier quant à l'implantation des protections phoniques.

Quelle(s) mesure(s) concrètes sont prévues ou envisageables, susceptibles de répondre aux inquiétudes de ces riverains ? Pouvez-vous, notamment pour la nouvelle bretelle vers Annecy et pour la bretelle vers Lyon de l'A43, préciser les caractéristiques des protections phoniques ou visuelles envisagées (longueur, emplacement exact, hauteur, nature, ...).

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

Le projet a été conçu en application de la réglementation.

Conscient des attentes des riverains, le Maitre d'Ouvrage a intégré des aménagements complémentaires pour améliorer l'ambiance acoustique.

On notera en particulier :

- Le long de la nouvelle bretelle vers A41 Annecy, un équipement de hauteur totale de 2.00m comprenant un muret béton de 80cm servant de support à un écran phonique absorbant incliné, constitué d'un parement bois, de 1,20m de hauteur sera mis en œuvre sur un linéaire total de 500 m au droit du hameau du Carré. Il s'agit d'une solution technique classiquement mise en œuvre dont un profil type est présenté en annexe 1 à la note de réponse. Les panneaux répondront aux normes acoustiques pour ce type de solutions.

- Au niveau de la bretelle d'insertion vers A43 Lyon, une LBA de 1,50m de hauteur sera mise en œuvre sur un linéaire de 600m. Il est important de souligner également que l'infrastructure est déjà équipée sur la section directement en continuité. Dans cette configuration c'est le dispositif de sécurité lui-même qui forme la protection acoustique.

Le positionnement de ces protections à la source complémentaires est présenté en page E349 du dossier d'étude d'impact. Il est rappelé dans le plan en annexe 1 à la

note de réponse, qui inclut également des plans types de chacun des deux dispositifs ci-dessus :

En outre, au nord de la rue de Servolex le long de la bretelle d'insertion vers A43 Lyon, l'alignement d'arbres existants en pied du talus de l'autoroute sera conservé, excepté certains à l'extrémité ouest, qui devront être enlevés du fait de la courbe de la bretelle. Après les travaux, de nouveaux arbres pourront être plantés, dans les limites des disponibilités foncières et du maintien du fossé existant.

Cependant, les habitations qui font l'objet de la majorité des remarques sont situées au nord du projet (hameau des Bouvards, lotissement des Primevères...), et sont très éloignées du projet (cf. plan d'implantation en annexe 1 à la note de réponse), en dehors du périmètre de l'opération.

Au droit de ces hameaux, la situation reste inchangée par rapport à une situation sans projet. En effet, le flux en provenance de la nouvelle bretelle est déjà reconnecté à la section courante d'A41 avant de passer devant ces hameaux.

Par ailleurs, il est précisé que les études prennent bien en compte l'accélération des véhicules au redémarrage après la nouvelle gare de péage.

Précisons également que cette gare comporte des voies de télépéage sans arrêt largement utilisées par les poids lourds, ce qui est un élément favorable pour la limitation du bruit.

Pour rappel, les seuils les plus contraignants, qui concernent la création d'une infrastructure neuve ce qui n'est pas le cas en l'espèce, ont des objectifs acoustiques de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit. Or, les habitations situées plus près du projet que celles citées ci-dessus ne dépassent déjà pas ces niveaux,

Il est souligné de surcroît que les maisons concernées ne se trouvent pas dans le cas d'une modification significative ($< 2\text{dB}$). Le Maître d'Ouvrage comprend donc que la perception du bruit est un élément sensible pour les riverains, mais confirme que les protections qui seront mises en œuvre sont à la fois réglementaires et que les compléments apportés permettent de répondre de manière proportionnée aux enjeux de protection du bruit.

Dans sa contribution (RD 08), l'ADTC Savoie met en doute l'évaluation de l'impact du projet sur la qualité de l'air dont l'étude met en évidence, vu les contraintes qui vont être apportées au covoiturage, une diminution globale modérée des émissions routières : - 7% quel que soit le polluant, à l'échelle du réseau étudié à l'horizon 2040, entre le scénario sans le projet et le scénario avec projet.

Un contributeur (LMS 10) émet des doutes sur la conformité de l'étude acoustique à la réglementation et sur l'objectivité des mesures de bruit présentes au dossier.

Quelles réponses pouvez-vous apporter à ces intervenants ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Qualité de l'air :

Une étude air-santé complète de niveau I a été réalisée, conformément aux textes en vigueur, par un bureau d'études spécialisé et indépendant respectant l'ensemble des normes et bonnes pratiques d'élaboration.

La valeur indiquée de -7% est une valeur globale et moyenne sur l'ensemble de la zone d'étude.

S'agissant d'un projet de reconfiguration d'une infrastructure existante ne générant pas de trafic nouveau, ce type d'étude d'impact conduit à des conclusions encourageantes au niveau des résultats modélisés. L'écart est dû notamment à la séparation des flux de trafic, mais également à l'amélioration des caractéristiques du parc roulant attendue à l'horizon de la mise en service.

Cette amélioration est basée sur des hypothèses raisonnablement prudentes qui ne considèrent notamment pas le développement des véhicules électriques dont certaines études récentes ont mis en évidence l'essor actuel sur le territoire français.

De plus, les outils utilisés pour l'étude, bien qu'ils soient les plus évolués, ne permettent pas de « chiffrer » les bénéfices réels escomptés par la fluidification du trafic, dont les effets positifs sont pourtant avérés en termes d'émissions routières. En effet, les calculs d'émission de polluants ne prennent pas en compte deux phénomènes favorables :

- les vitesses réelles actuellement erratiques en fonction des bouchons aux heures de pointe traduites dans les études par des vitesses moyennes plus linéaires,
- la réduction des effets du « stop and go » sur la circulation.

Concernant le covoiturage, le trafic généré ou soustrait au trafic global par l'efficacité du covoiturage est en proportion bien trop faible pour pouvoir générer un effet significatif sur le modèle d'étude de la qualité de l'air.

Après les travaux, l'ensemble des hypothèses de fonctionnement du projet, notamment les trafics, seront par ailleurs vérifiés en condition stabilisée, un an après la mise en service. Une analyse critique des résultats obtenus permettra de confirmer les hypothèses de l'étude air réalisée.

En outre, le maître d'ouvrage rappelle son engagement de suivi de la qualité de l'air au droit des habitations les plus proches des voies. Ce suivi sera réalisé à un an, puis à 5 ans après la mise en service (mesure MSH01). Ce suivi permettra de prendre en compte des valeurs de fond et des trafics réels et permettra d'informer le public sur la situation à la mise en service.

Étude acoustique :

De la même façon, le maître d'ouvrage fait appel pour ce type d'étude à des bureaux d'études spécialisés et indépendants. La réglementation a été appliquée.

Les points de mesures in situ ont été réalisés conformément à la norme, ils permettent de générer un modèle détaillé donnant des informations sur le niveau sonore à chaque étage des bâtiments.

Les niveaux sonores maximum ont été retenus pour dimensionner les protections. Ils sont calculés pour chaque habitation dans le périmètre du projet. Les résultats restent inférieurs aux seuils réglementaires.

Enfin, il sera réalisé un suivi particulier de ce projet au moment de la mise en service et à 5 ans. Ce suivi sera poursuivi par l'alimentation et la mise à jour des cartes de bruit des PPBE (plans de préventions du bruit dans l'environnement) tous les 5 ans.

B – Le covoiturage

De très nombreuses interventions portent sur les insuffisances et le manque d'ambition des dispositions envisagées en matière de covoiturage (LMS 03, LMS 07, LMS 08, RD 01, RD 02, RD 04, RD 05, LMS 11, LMS 15, RD 06, CHY 06, RD 08, RD 14, ...), lesquelles ne prennent en considération qu'une petite partie des fonctionnalités que doit offrir une station de covoiturage, qui ne répondent pas aux règles minimales de sécurité ..., et qui, pour certains contributeurs, va pénaliser le covoiturage par rapport à la situation actuelle.

Un intervenant (RD 05) estime que l'absence de description et de chiffrage des aires de covoiturage complémentaires à l'aire prévue au niveau de la plate-forme de péage ne permet pas d'estimer le bien-fondé et l'utilité publique du projet.

10

Le Député MIGNOLA (CHY 06) estime le projet insuffisamment ambitieux en matière de stationnement : les projets d'aires de covoiturage lui apparaissent sous-dimensionnés par rapport aux enjeux. Il propose une solution en silo et attend des réponses fortes et immédiates.

Plusieurs contributeurs apportent des pistes de réflexion (RD 03, LMS 08) qui permettraient de pallier les faiblesses du système proposé au dossier.

Un intervenant (RD 04) souligne un point très insuffisant concernant l'aménagement de l'aire de covoiturage. L'aménagement prévu se traduira par de grands détours par les bretelles d'accès pour récupérer soit son chauffeur, soit son covoituré. Il propose d'aménager une aire de prise en charge sur le tènement enherbé côté Leyse, complétée par une passerelle piéton.

L'ATDC Savoie (RD 08) souligne que le parking central actuel ne semble pas poser de réels problèmes de sécurité, la cartographie des accidents présentée au dossier ne mentionnant aucun accident autour de ce parking.

L'association préconise l'abandon de voies de péage sans arrêt, le maintien et l'augmentation de capacité du parking central de covoiturage, la création d'une poche de stationnement à l'est de la plate-forme de péage, la création d'une passerelle piétons reliant les poches de stationnement est, centre et ouest. L'état actuel du projet n'est pas de nature à permettre le covoiturage et l'intermodalité.

L'ATDC Savoie constate par ailleurs qu'aucun parking de covoiturage n'est prévu sur le nouvel échangeur vers Annecy ; elle a chiffré à 6 km l'allongement des parcours pour utiliser le futur parking de Villarcher.

La difficulté semble être identique pour les automobilistes faisant Lyon-Annecy qui souhaitent prendre des passagers à Chambéry.

L'ADTC Savoie estime que l'impact du renvoi du covoiturage à plus de 2 km de la plateforme de l'échangeur doit être étudié et doit prendre en compte l'augmentation prévue de la circulation, en particulier au rond-point de Villarcher déjà promis à saturation en raison de l'augmentation du nombre de salariés de Technolac (contribution RD 08).

Cette question du covoiturage est également abordée par le Conseil Départemental de Savoie dans son courrier du 12 mars 2018 et par les conseils municipaux des communes impactées, par le conseil communautaire de Grand Chambéry, lesquels estiment l'accès à l'aire prévue peu lisible par la zone d'activités de l'Érier rendant cet espace de stationnement peu incitatif pour les besoins du covoiturage.

Un intervenant (RD 14) souligne la prise en compte très insuffisante du covoiturage, considérant que le projet présenté, malgré son coût, n'est pas à la hauteur des enjeux, et propose plusieurs pistes d'amélioration.

Un contributeur (RD 15) estime que le projet ignore une exigence posée au départ, à savoir des aires de covoiturage connectées et dans tous les sens. Le projet présenté, en ce qu'il ne prévoit qu'une seule aire à l'arrivée de Lyon vers Chambéry, lui semble simplement inacceptable. Il estime qu'AREA doit résoudre les insuffisances de son projet, le public ne pouvant être contraint de supporter pour les 50 ans à venir un projet mal conçu.

La FRAPNA (RD 03 (1)) déplore que la bretelle vers Annecy soit déconnectée de tout parking de covoiturage fonctionnel.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelles réponses concrètes pouvez-vous apporter par rapport aux fonctionnalités non satisfaites, alors que l'un des quatre objectifs du projet est le maintien de l'offre de covoiturage. Pour le public ce maintien s'entend quantitativement et qualitativement. Les contre-projets présentés par certains contributeurs ont-ils été étudiés ? Si oui, sur quels critères ont-ils été abandonnés ?

Pouvez-vous préciser la réponse apportée aux collectivités locales s'étant exprimées par courrier ou délibérations ?

Une solution du type maintien d'une aire centrale aménagée, reliée à des aires latérales par une passerelle piétons, a-t-elle envisagée et étudiée ? Quelle serait la faisabilité d'une telle solution ?

Cet aspect du dossier constitue un enjeu essentiel, point fort du projet notamment pour les élus et les associations, mais aussi pour plusieurs particuliers, et il apparaît indispensable d'apporter des réponses claires, précises et immédiates à chacun de ces intervenants.

S'agissant du financement des aménagements dits "connexes" au projet, dont deux aires de covoiturage l'une sur Villarcher et une seconde non localisée, vous mentionnez un cofinancement par AREA, indiquant que la clé de répartition est en discussion et qu'une convention de cofinancement sera signée des deux parties (Grand Chambéry et AREA). Pouvez-vous apporter des précisions quant à l'avancement des discussions et au planning de réalisation de ces aménagements "connexes" ? Des précisions sur les capacités, les accès, ... de ces aires semblent également attendues.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Pour répondre à l'objectif de maintien de l'offre de covoiturage, AREA a d'abord défini le besoin sur la base d'enquêtes terrain. La demande de stationnement, liée au covoiturage, a été évaluée à environ 150 places. Ces interviews ont également permis de mettre en évidence la nécessité de déconcentrer l'offre.

Ainsi, le projet prévoit une augmentation du nombre de places et une réorganisation de qualité de l'offre de covoiturage en proposant des places de stationnement sur différents sites accessibles en toute sécurité et disposant d'une intermodalité vélo/voiture et transport public/voiture qui n'existe pas actuellement.

L'évolution de l'offre de covoiturage se base en effet sur :

- la suppression du parking central, conçu initialement comme une halte simple et non comme un parking de covoiturage; les cisaillements des véhicules sur la plateforme de péage ainsi que les traversées piétonnes intempêtes, générant des comportements à risque, justifient le déplacement de ce parking ;

- la création d'un parking de covoiturage en latéral, d'une capacité d'une centaine de places, accessible directement depuis les autoroutes A43 et A41, et depuis la VRU par la Z.A. de La Motte-Servolex ; ce parking bénéficie également d'un accès mode doux grâce à la création d'une liaison avec la voie verte de la Leyssse et d'un accès transport en commun (ligne bus n°1 depuis la rue Denis Papin dans la ZA de la Motte Servolex) ;

- la participation au financement d'une aire de covoiturage au droit du giratoire de Villarcher, réalisée par le Grand Chambéry, dans le même temps que le projet de réaménagement du nœud autoroutier ; la capacité de cette zone de covoiturage est de 90 places ;

Par ces 2 seuls aménagements, AREA répond à l'objectif fixé par l'Etat. Mais comprend aussi les attentes supplémentaires exprimées par les collectivités et les usagers pour développer cette offre.

Ainsi, AREA est favorable à ce que le covoiturage puisse encore se développer, et apportera sa contribution et son appui aux collectivités qui, dans ce site extrêmement contraint, détiennent la clef des aménagements à réaliser sur leur territoire.

AREA a déjà identifié que le site de Chammord, disposant d'un parc de stationnement conséquent très utilisé le week-end, mais moins la semaine, offre les conditions d'une complémentarité covoiturage, qui lui a plutôt lieu la semaine.

Le développement et la déconcentration de l'offre permettra de répondre aux différents bassins de provenance des covoitureurs et donc de réduire les trajets sur la VRU. AREA s'est déjà engagé à être un partenaire actif auprès des collectivités locales.

Concernant les contre-propositions :

Le positionnement d'une zone de prise en charge de covoiturage en amont immédiat de la gare de péage existante a été étudié.

Ce positionnement se basait sur les principes suivants :

- possibilité pour un usager désirant être pris en charge de garer son véhicule sur le parking principal tel que prévu au projet
- accès à la zone de prise en charge par un cheminement mode doux qui contournerait le parking principal; passerait sous l'ouvrage de franchissement de la Leyssse (voie verte) et rejoindrait l'aire de prise en charge.

Cette solution a été écartée pour des raisons de sécurité dans ce site contraint. La configuration du site (gare de page positionnée immédiatement

en sortie de virage) ne permet pas l'ajout de nouveaux mouvements de cisaillement qui seraient en lien avec cette zone de prise en charge.

La problématique resterait la même dans le cas d'un positionnement d'une zone de prise en charge juste après le péage. Les distances sont trop courtes pour ensuite rejoindre les bretelles affectées à Lyon ou à Annecy avec des cisaillements qui se rajouteraient sur ces faibles distances.

Cisaillement :

Demandé par les collectivités, le maintien de la bretelle d'accès à l'A41 direction Annecy pour les usagers en provenance du Nord de la voie rapide urbaine permet d'éviter un trafic supplémentaire sur l'échangeur de La Motte-Servolex (RD16A) déjà saturé aux heures de pointe (par lequel il serait nécessaire de passer pour rejoindre la nouvelle bretelle vers Annecy).

La création de la nouvelle bretelle vers Annecy permet cependant de réduire les mouvements cisailant en sortie de la gare de péage de 90%. La situation est également améliorée par le passage de l'ouvrage de franchissement de la Leyse de 2 à 3 voies, permettant aux usagers venant de la VRU nord d'anticiper leur mouvement grâce à une signalétique renforcée.

Propositions :

Précisons que les propositions de la contribution LMS08 ont été esquissées sans altimétrie et ne tiennent de ce fait pas compte des contraintes géométriques du site (notamment en profil en long) et des distances de sécurité en amont et en aval de la gare de péage.

C – Les conditions de circulation à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude – La desserte des entreprises

La suppression de l'accès aux Landiers au niveau de la concession "Peugeot"/"Courtepaille" suscite des inquiétudes d'une part quant à la circulation sur l'avenue de Villarcher, d'autre part quant à l'accès aux Landiers ouest (LMS 06).

La fermeture de la sortie "Peugeot" se traduira en effet par le report du trafic vers les Landiers ouest sur l'avenue de Villarcher sur laquelle aucun aménagement n'est prévu alors qu'elle est d'ores et déjà difficilement circulaire à certaines heures, notamment lors de livraisons de véhicules aux concessions automobiles. Cette fermeture se traduira également par un allongement (en distance et en temps) de l'accès aux entreprises des Landiers ouest (Fasthotel, Jean Lain, Promocash ...).

Une pétition (DOC 01) déposée en mairie de Voglans fait état d'une augmentation importante de trafic dans les zones d'activités des Landiers nord et de la Françon, avec des engorgements des intersections et sorties de ces zones, liée à la suppression de la sortie de la VRU à hauteur de la concession Peugeot. Il est demandé que le giratoire Belle-Eau, prévu à hauteur de Belhome/Electrodépôt soit réalisé avant la fermeture de la sortie.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Qu'apporte la fermeture de cet accès aux Landiers par la sortie "Peugeot" ?

Des comptages routiers ont-ils été effectués, notamment sur l'avenue de Villarcher ?

Des aménagements ont-ils été étudiés pour l'amélioration de la fluidité sur cet axe qui supportera un trafic majoré ? Quels sont-ils ? Dans quel cadre et selon quel calendrier seront-ils réalisés ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le déplacement de l'accès est d'abord imposé par des contraintes de géométrie.

La création de la nouvelle bretelle VRU sud vers Annecy empêche l'insertion au plus tôt des véhicules en provenance de l'échangeur de La Motte-Servolex. De ce fait leur insertion est reportée après le franchissement de la VRU par l'autoroute. Il est alors nécessaire de positionner la sortie dans la ZA des Landiers à une distance suffisante de cette insertion, imposée par les normes techniques (environ 300 m), ce qui explique son positionnement tel que prévu au projet.

Le projet crée donc un accès plus central, avec une distribution des flux plus efficace.

Des comptages ainsi qu'une étude de trafics détaillée réalisée par un bureau d'études spécialisé ont permis de mettre en avant la nécessité, indépendamment du projet AREA, de réaliser des giratoires afin d'améliorer la fluidité aux différentes intersections de l'avenue de Villarcher dans la ZA.

Ainsi le déplacement de l'accès s'accompagne de la création de deux giratoires à l'intersection avec les rues de Belle-Eau et de la Françon.

De plus pour supprimer les embouteillages créés par les déchargements de véhicules aujourd'hui réalisés directement sur l'avenue de Villarcher, des zones de déchargement pour les concessionnaires automobiles vont être créées.

Enfin, une signalétique sera mise en place pour améliorer la lisibilité des échanges dans la ZA et l'accès aux enseignes.

Les aménagements, cités ci-dessus, sont sous maîtrise d'ouvrage Grand Chambéry, et sont cofinancés par AREA. Ils seront réalisés dans le courant de l'année 2019.

Des interrogations portent également sur la modification du projet initial (2014) quant au trafic Annecy vers VRU Chambéry. Les entreprises des Landiers Ouest s'estiment lésées par l'abandon du projet initial qui désenclavait le secteur (LMS 06).

La question de l'accès direct sur la zone industrielle de la Motte-Servolex est également soulevée (LMS 03).

Toujours en matière de circulation, la dissociation des péages de l'A41 fait craindre des flux supplémentaires et une difficulté d'orientation pour les trafics venant d'Aix-les-Bains par la VRU pour prendre l'A41 vers Annecy (LMS 07, RD 03, ...)).

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelles réponses apportez-vous à ces intervenants qui sont inquiets quant à l'absence de visibilité de leur entreprise, ou par les allongements des itinéraires avec les conséquences en matière de pollution atmosphérique.

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

Le projet permet de conserver la bretelle existante d'accès à l'A41, afin de faciliter l'accès à cette autoroute direction Annecy pour les usagers en provenance de la VRU Nord. Sur cette axe, la signalisation existante en venant du nord sera reproduite, il n'y aura pas de modification par rapport à la situation actuelle.

Concernant l'aménagement d'une nouvelle bretelle Annecy vers VRU, cette composante du projet n'a pas été retenue lors de la concertation du public, au printemps 2014, du fait notamment des impacts fonciers importants. Notons que les collectivités dans leur avis présentent cet abandon comme une réponse à leurs attentes.

La signalétique mise en place au sein de la ZA des Landiers améliorera sa lisibilité et facilitera les cheminements, notamment jusqu'à la zone à l'ouest de la VRU.

Grâce à la fluidification apportée par les différents aménagements (giratoires, réalisation de zones de déchargements en dehors de l'avenue de Villarcher) et une signalétique de qualité, l'attractivité des commerces sera augmentée.

En tout état de cause, et comme indiqué plus haut, l'amélioration de la fluidité apportée dans le secteur par le projet aura un impact positif sur la pollution atmosphérique.

Enfin des questions sont soulevées par rapport aux deux justifications du réaménagement du nœud autoroutier, à savoir la sécurité et la fluidité, en l'absence de toute disposition en matière de limitation de vitesse, de signalisation dynamique, et de façon générale sur la signalétique qui doit éviter tout conflit de voirie. Un intervenant (LMS 15) suggère une restriction de la vitesse en sortie du tunnel de l'Épine jusqu'à Aix-Les-Bains à 90 km/h.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Des dispositifs spécifiques sont-ils prévus afin de réduire les vitesses, de façon réglementaire, compétence préfectorale, ou incitative ?

Quelles sont les vitesses prévues à l'intérieur de la zone d'étude (approche de l'échangeur, bretelle VRU sud vers péage, approche du péage, bretelles vers Annecy et Lyon).

Des couloirs de péage à vitesse réduite (30 km/h) sont-ils envisagés ?

Des cisaillements résiduels pouvant encore être observés, une réflexion sur la signalétique du nœud a-t-elle été engagée ? Si oui, pouvez-vous expliciter les orientations retenues en la matière ?

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

Les bénéfices qu'offriront les nouveaux aménagements sont à la fois l'amélioration de la fluidité, l'allègement du trafic sur les bretelles existantes, le renforcement de la sécurité et une meilleure intégration environnementale et urbaine du point d'échange.

Tout en maintenant celles existantes, ce projet apporte de nouvelles fonctionnalités en terme de mobilité et d'environnement, conduisant à :

- Résorber les différents points noirs accidentogènes identifiés dans ce diagnostic (renforcement de la sécurité) ;

- Assurer l'adéquation entre les caractéristiques du nœud et les niveaux de trafic actuels et attendus à moyen et long terme (amélioration de la fluidité du trafic) ;

- Assurer l'intégration environnementale du projet (amélioration de l'assainissement et du traitement des pollutions, intégration paysagère, ...).

Les principes retenus par AREA et l'État pour améliorer significativement la situation ont été les suivants :

- Séparer les flux de circulation en relation avec Annecy/Genève et Lyon ;
- Modifier les caractéristiques techniques des bretelles pour en améliorer la sécurité ;

- Moderniser l'infrastructure et le fonctionnement de la gare de péage de Chambéry Nord, notamment en réaménageant la gare et la plateforme de péage, en supprimant le parking central et en créant une aire de covoiturage en latéral.

Dans ce cadre, les vitesses prévues à l'intérieur de la zone d'étude sont réglementaires et en adéquation avec la géométrie des différentes bretelles. Elles sont indiquées sur le plan Signalisation joint en Annexe 2 à la note de réponse.

Pour la gare de péage de la nouvelle bretelle vers Annecy, des couloirs de péage à vitesse réduite sont bien prévus.

Enfin, l'amélioration de la répartition des flux en amont de la gare de péage par la création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Leyse à 3 voies permet de réduire les risques de cisaillement résiduel, déjà fortement réduits du fait de la création de la nouvelle bretelle vers Annecy (réduction de 90%). Enfin, la signalisation existante sera renforcée (indication des directions en amont de la gare de péage existante au droit de l'ouvrage sur la Leyse)

D – La sécurité

La reconfiguration géométrique des bretelles : l'ADTC Savoie souligne (contribution RD 08) que seule la bretelle VRU sud/péage bénéficie d'un traitement lourd justifié par plusieurs accidents intervenus sur cette bretelle, alors que la bretelle péage/VRU sud a une accidentologie comparable. L'intervenant rapproche ce choix d'un éventuel futur contournement centre de l'agglomération, étudié par les services de l'État en 2005.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelle réponse pouvez-vous apporter à ce questionnaire ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

En amont de la bretelle péage vers VRU sud, en sortie de la gare de péage existante, la déconstruction de l'ouvrage de franchissement de la Leyse et sa reconstruction avec un tablier plus large à 3 voies permettra d'affecter sur des voies spécifiques en amont les circulations allant respectivement vers la VRU Nord (1 voie) et vers la VRU Sud (2 voies), améliorant ainsi la sécurité.

En outre, les dispositifs de sécurité dans la courbe seront mis en conformité.

La séparation des flux : alors qu'il constitue un objectif essentiel du projet, l'ADTC Savoie (contribution RD 08) constate que dans le projet les flux de circulation ne seront pas séparés et que l'accidentologie sera aggravée du fait d'une signalisation qui sera encore moins claire pour l'usager : le maintien de la bretelle actuelle VRU/péage/A41 Annecy pouvant semer la confusion avec une indication de la direction d'Annecy plus au nord de la VRU.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelle signalétique est envisageable afin d'essayer de remédier à ce risque réel de confusion ?

Des estimations de trafic résiduel empruntant l'ancienne bretelle ont-elles été réalisées ?

La répartition du trafic VRU sud vers Annecy entre la nouvelle et l'ancienne bretelle a-t-elle fait l'objet d'estimation ?

17

Par ailleurs le maintien de la bretelle plateforme de péage vers A41 Annecy moyennant des modifications non précisées au dossier mais rendues nécessaires pour des impératifs de sécurité fait que l'objectif de séparation des flux vers Lyon et Annecy n'est que partiellement atteint. Pouvez-vous préciser la répartition des flux en direction d'Annecy par la nouvelle bretelle et par la plateforme de péage ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet conserve la bretelle existante d'accès à l'A41, afin de maintenir l'accès direct à cette autoroute direction Annecy pour les usagers en provenance de la VRU Nord, sans qu'ils aient à aller faire demi-tour à l'échangeur de la Motte Servolex. Sur la VRU, dans le sens Nord vers Sud, la signalisation existante ne sera pas modifiée.

Sur la VRU, dans le sens Sud vers le Nord, la direction Annecy sera supprimée au niveau de la bretelle existante VRU sud vers péage et sera reportée sur la nouvelle bretelle créée. En amont, les flux de circulation seront affectés, au moyen de la création d'une quatrième voie, sur les deux voies de gauche à la direction Annecy (A41 nouvelle bretelle) /Aix-les-Bains (VRU nord) et sur les deux voies de droite à la direction Lyon. Cette affectation se fera 500m avant la bretelle VRU Sud vers péage Lyon.

Les flux autoroutiers en provenance de la VRU Sud sont équilibrés et se répartissent 50% direction Lyon / 50% direction Annecy. La bretelle existante VRU sud vers péage va donc voir son trafic diminué de moitié. Aujourd'hui 24 000 véhicules (TMJA 2017) empruntent cette bretelle. Demain à la mise en service, seulement 13 000 véhicules (TMJA 2022) l'emprunteront.

La nouvelle bretelle VRU Sud vers A41 Annecy supportera donc aussi un trafic de 13 000 véhicules à la mise en service (TMJA 2022).

La bretelle existante péage vers A41 supporte aujourd'hui un trafic de 12 700 véhicules (TMJA 2017) réparti en 90% en provenance de la VRU Sud et seulement 10% en provenance de la VRU Nord. A la mise en service de la nouvelle bretelle, ce trafic sera donc diminué de 90% et ne sera plus que de 1 100 véhicules (TMJA 2022).

Du fait de la mise en service de la nouvelle bretelle vers Annecy, sachant que l'ancienne bretelle ne sera plus indiquée en venant de la VRU sud, que l'affectation de la circulation sera effectuée très en amont du point d'échange, que l'accès à la nouvelle bretelle vers Annecy sera plus simple, et moins long, aucun usager en provenance de la VRU sud n'empruntera la bretelle existante péage vers Annecy.

C'est ainsi que le trafic prévisionnel VRU vers Annecy sera, à la mise en service, réparti de la façon suivante :

- depuis la VRU sud, 13 000 v/j par la nouvelle bretelle,
- depuis la VRU nord, 1 100 v/j par la bretelle existante.

Un intervenant (RD 12) mentionne l'absence de congestion quotidienne du nœud autoroutier de Chambéry et de problème de sécurité. Il souhaiterait que ces deux thèmes (trafic et sécurité) soient davantage argumentés.

18

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelle précision complémentaire pouvez-vous apporter à cet intervenant.?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il s'agit là d'une observation qui relève d'un ressenti personnel, en décalage avec le diagnostic circonstancié établi par AREA et présenté en pièce C du dossier.

Notons que ce diagnostic est partagé par les collectivités dans leurs différents avis présentés en pièce H chapitre 3 du dossier.

E – La lisibilité du dossier et les informations mises à disposition du public

Le dossier mis à l'enquête est apparu particulièrement complexe à plusieurs intervenants, complexité liée tout autant à l'aspect technique du projet, qu'au volume d'informations que contient le dossier. J'ai pu observer chez plusieurs intervenants un certain désarroi pour s'y retrouver dans un dossier de plusieurs centaines de pages. Plusieurs participants auraient aimé trouvé des plans plus précis et détaillés par exemple sur les emprises concernées par les aménagements (LMS 04), ou mettant en évidence les incidences d'autres projets (Lyon-Turin ...) sur le projet de réaménagement du nœud (RD 01). Un contributeur (RD 11), entrepreneur ZA des Landiers, souhaite des précisions sur l'accès à la ZA des Landiers depuis le giratoire de la Motte-Servolex ainsi que l'avenue des Landiers depuis le giratoire Richardson, en passant par Dispano.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Serait-il possible d'apporter à ces intervenants les éléments d'appréciation leur permettant de mieux visualiser le projet et les incidences éventuelles de ce projet sur leur quotidien ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il est précisé que la composition du dossier répond au cadre réglementaire fixé par les textes en vigueur.

Les emprises du projet sont définies précisément dans les dossiers parcellaires soumis à l'avis du public dans le cadre de l'enquête du même nom.

Un intervenant (RD 03 (AE)) estime que le résumé non technique de l'étude d'impact est insuffisant pour comprendre les fonctionnalités de l'aménagement et identifier ses impacts notamment sur les milieux naturels.

La contribution RD 16 attire mon attention sur certaines lacunes du dossier concernant notamment le caractère peu explicite des informations fournies au public, l'absence de prise en compte des autres modes de transport.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelles précisions pouvez-vous apporter ?

19

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

Concernant le résumé non technique, le plan présenté en page E20 présente l'ensemble des fonctionnalités de l'aménagement, détaillées ensuite dans les pages suivantes. Ensuite, le chapitre 5 présente de nombreuses cartographies et infographies permettant de localiser les différents impacts du projet.

Enfin, les mesures compensatoires sont détaillées au chapitre 4 du volet B et au chapitre 9 du volet C.

Les autres modes de transport ont été étudiés et présentés dans un chapitre spécifique à la mobilité dans la pièce C, chapitre 4 Mobilité et insertion urbaine. Les pratiques actuelles sont en premier lieu examinées : covoiturage, transports publics et modes actifs. Puis les potentialités du projet pour les modes alternatifs sont détaillées. Par fluidification du trafic, le projet participe à la mobilité locale en fiabilisant les temps de parcours des transports en commun, en intensifiant l'offre de covoiturage et en créant des connectivités avec les réseaux alternatifs (voie verte et ligne de bus en lien avec le parking de covoiturage).

F – Le financement du projet

Le dossier fait état d'un coût de construction du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry estimé à 68 M€ HT (page C50/50). Il est précisé que ce coût sera financé en intégralité par AREA, compensé pour un montant de 55 M€ HT (valeur 2012) par le contrat de plan 2014/2018 signé en 2014 entre l'État et AREA et pour un montant de 12,955 M€ HT (valeur janvier 2016) pris en charge dans le cadre du contrat de concession d'AREA.

Un contributeur (RD 01) soutient que ce projet n'est pas financé par AREA mais, dans sa quasi-totalité, par les usagers via des sur-augmentations de péage étalées sur plusieurs années.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Bien qu'une évaluation socio-économique ne soit pas obligatoire pour un tel projet, j'aurais aimé trouver dans le dossier une évaluation plus détaillée du coût de l'opération ; cela aurait le mérite d'éclairer utilement la compréhension par le public de la dépense globale.

Afin d'apprécier plus complètement la rentabilité du projet pour la collectivité dans un contexte de transition énergétique, il aurait été utile de connaître l'année d'amortissement du projet estimée par la maîtrise d'ouvrage.

Quels éléments de réponse pouvez-vous apporter à l'intervenant (RD01) cité précédemment ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'investissement et le financement du projet sont assurés directement par AREA, concessionnaire autoroutier de l'État. Le mécanisme de la concession prévoit une compensation par des hausses de tarifs de péage dans le cadre du contrat de plan actuel (période 2014/2018) et dans le cadre du Plan d'Investissement Autoroutier, en cours de signature avec l'État.

Il est également précisé que le financement de cet échangeur ne comporte aucune subvention publique.

20

Un intervenant anonyme (RD 12) estime que le coût du projet est bien trop élevé au regard du faible bénéfice qu'il apporte, à savoir réduire la congestion quelques samedis par an.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelles précisions pouvez-vous apporter à ce contributeur.

De façon générale, quel éclairage complémentaire pouvez-vous apporter pour une meilleure compréhension du coût et du financement du projet ? Il serait en effet intéressant que le public ait connaissance de la répartition de la dépense globale estimée à 68 M€ HT entre les différents éléments fonctionnels du projet :

- bretelle vers Annecy et BAU,
- aménagements induits par la création de la nouvelle bretelle,
- réaménagement de la gare de péage existante,
- déplacement du parking de covoiturage,
- remplacement de l'ouvrage sur la Leysse,
- rectification de la bretelle VRU nord vers péage,
- remplacement de l'ouvrage sur la Leysse dans le sens péage vers VRU,
- rectification de la bretelle VRU sud vers péage et création d'une 4^{ème} voie sur la VRU,
- allongement de la bretelle d'insertion vers A43 Lyon,
- dispositifs d'assainissement,
- aménagements connexes : 2 parkings de covoiturage + création de giratoires ZA des Landiers nord.

La connaissance de ces éléments, même estimatifs, constitue un élément important quant à mon appréciation sur l'adéquation entre l'intérêt du projet et son coût.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il est rappelé que les objectifs du projet ne se limitent pas à améliorer la fluidité du trafic, mais sont aussi de renforcer la sécurité, de maintenir l'offre de covoiturage, et d'assurer l'intégration environnementale. Le coût du projet est en rapport avec la réalisation des travaux nécessaires pour assurer ces objectifs.

Une répartition approchée de l'estimation en éléments fonctionnels est présentée en annexe 3.

Dans le cadre d'une contribution (RD 07) l'ADTC Savoie estime que les documents de l'enquête publique ne donnent aucune indication sur le financement du projet. L'Association demande que lui soit confirmé :

1. que le financement du projet est essentiellement assuré par des fonds publics (pour 55 millions d'euros) comme l'indique l'autorité environnementale dans son avis ;
2. que ce ne sont pas l'État ni les collectivités locales qui financent le projet mais essentiellement les usagers à travers des sur-augmentations de péage ;
3. que les usagers ont été tenus totalement à l'écart des négociations depuis l'été 2014 ;
4. que c'est bien le décret du 24 janvier 2014 qui définit le financement du projet par des sur-augmentations des péages du réseau AREA sur la période 2014-2018, plus une augmentation spécifique à la barrière de péage de Chambéry nord, après réalisation du projet.

L'ADTC Savoie souhaite connaître comment ont été pris en compte :

5. les remarques de l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dans son avis du 14 juin 2017 sur l'avenant du projet de concession passé entre l'État et AREA pour la mise en œuvre du projet (citées dans la contribution) selon lesquelles le coût de construction présenté dans le dossier de saisine de l'autorité serait supérieur de plus de 10% au coût de référence qu'elle a établi
6. l'avis du conseil de la concurrence et de la cour des comptes pour éviter que ce soit la maison mère d'AREA, la société EIFFAGE, qui bénéficie de l'essentiel des travaux de ce projet.
7. L'intervenant demande que lui soit confirmé que l'extrait de l'article 7 du décret ministériel du 24 janvier 2014 (cité dans la contribution) est toujours d'actualité.
8. Dans sa contribution RD 07, l'intervenant observe que le dossier d'enquête ne comprend pas l'étude de trafic qui justifie un gain de temps de 4 minutes.
9. Au vu du rapport coût/bénéfice, très discutable selon l'ADTC Savoie, de ce projet, du non-respect des objectifs initiaux, de son caractère non urgent, l'Association se demande s'il ne faudrait pas utiliser cet article 7 pour construire un projet qui répond mieux aux demandes des usagers, à savoir :
 - aide à la création d'une nouvelle plateforme de ferroutage pour diminuer le trafic poids-lourds ;
 - augmentation de la capacité pour le covoiturage sur la plateforme de péage ;
 - intermodalité vélo et transports en commun ;
 - mise en place d'un radar pour diminuer immédiatement l'accidentologie à la bretelle VRU sud / péage.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quelles réponses pouvez-vous apporter à chacune des remarques, observations, propositions ou contrepropositions formulées par M. le Président de l'ADTC Savoie dans sa contribution ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

1. Cf. réponse sur le financement page 20
2. Cf. réponse sur le financement page 20
3. L'opération s'inscrit dans un cadre formel de concertation, qui s'est tenue en mai-juin 2014, qui a permis à tout public de s'informer et de s'exprimer, et dont le bilan est joint au dossier d'enquête. Depuis lors, le maître d'ouvrage a poursuivi les études du projet. Il en a obtenu sa validation technique par les services de l'Etat et a continué à concerter avec les différentes parties prenantes et notamment les plus pénalisées dans les zones d'activités commerciales et industrielles. C'est donc conformément

- à la réglementation en vigueur que le maître d'ouvrage a mené les concertations nécessaires. Plus généralement, le public et les usagers peuvent librement s'exprimer notamment lors de la présente enquête.
4. Cf. réponse sur le financement page 20
 5. Le coût de l'opération a été validé préalablement à l'enquête publique par les services de l'État dans le cadre du dossier technique validant les caractéristiques de sa réalisation. Il prend en compte ses spécificités à savoir :
 - le fait qu'il s'agit de l'aménagement d'une infrastructure existante, dans un contexte urbain, avec de nombreuses activités commerciales,
 - un contexte foncier très urbain et donc fortement contraignant,
 - des travaux à réaliser sous un trafic élevé,
 - des travaux à effectuer au-dessus d'une voie ferrée de niveau européen,
 - des réseaux conséquents à conserver dans les emprises du projet,
 - la situation du projet en zone sismique,
 - des sols de mauvaise qualité et compressibles qu'il faut renforcer,
 - les aménagements liés à la mobilité (covoiturage notamment).
 6. AREA réalise des appels d'offres concurrentiels pour les travaux de construction. Ils sont présentés à une commission d'attribution dont la composition a été validée par l'ARAFER et dont fait partie la DGCCRF.
 7. AREA confirme bien la rédaction de l'article 7, et notamment le fait que la nature et la programmation des investissements sur le réseau autoroutier sont définies d'un commun accord entre le concédant et le concessionnaire.
 8. Les éléments dimensionnant de l'étude de trafic et les conclusions nécessaires à l'information du public et à la justification du projet sont bien présentées dans le dossier. De plus, des simulations dynamiques ont été réalisées à l'initiative du maître d'ouvrage ce qui a permis d'estimer les gains de temps pour les usagers. Les résultats sont présentés dans le dossier.
 9. Concernant le non-respect des objectifs initiaux et le caractère non urgent selon l'avis de l'ADTC, le dossier d'enquête publique permet d'en apprécier les enjeux. La concertation menée sur le projet et les avis reçus par les collectivités dans le cadre de l'enquête publique sont également de nature à éclairer sur l'utilité d'un tel réaménagement. AREA relève que l'Association de Défense des Transports en Communs pose des questions relatives à des projets en lien avec les transports en commun, des projets ferroviaires et des projets de modes doux. AREA note que ces propositions ne sont pas en opposition avec le réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry et qu'elle n'en assure pas la maîtrise d'ouvrage., Le réaménagement proposé a en effet sa fonctionnalité propre pour le trafic routier dont le volume pose aujourd'hui des problèmes de sécurité et de fluidité.

La presse s'est fait récemment l'écho d'un crédit de 12,955 millions d'euros pour l'achèvement du nœud de Chambéry (L'essor Savoyard du 02/08/2018) dans le cadre du plan d'investissement autoroutier (PIA) d'un montant de 700 millions d'euros à l'échelle nationale. De son côté le journal "Le Monde" évoque des travaux financés grâce aux fonds publics (Le Monde 03/08/2018). Pouvez-vous apporter des précisions sur ces annonces de financements publics ?

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

Le financement du projet est assuré à 100% par AREA, concessionnaire autoroutier de l'État. L'investissement est donc bien réalisé directement par AREA. Le mécanisme de la concession prévoit une compensation par des hausses de tarifs de péage dans le cadre du contrat de plan actuel (période 2014/2018) et dans le cadre du Plan d'Investissement Autoroutier, en cours de signature avec l'Etat.

Il est également précisé que le financement de cet échangeur ne comporte aucune subvention publique.

G – Contre-propositions

23

Deux intervenants (CHBY 01 et LMS 08) présentent des contre-propositions au projet global de réaménagement du nœud autoroutier, le contre-projet CHBY 01 de contournement autoroutier nord-est de Chambéry étant complémentaire au projet soumis à l'enquête publique, le second (LMS 08) étant plus radical, mettant en évidence les incohérences du projet et le manque de vision globale.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quels éléments de réponse pouvez-vous apporter à ces deux interventions, notamment quant à la faisabilité technique de ces contrepropositions ou compléments au projet et sur les impacts financiers qu'ils généreraient ?

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

Le projet de contournement autoroutier de Chambéry a été abandonné. La décision a été prise par le Ministre des Transports en 2014. Dans la continuité, le préfet de Savoie a levé les mesures de sauvegarde en matière d'urbanisme sur le secteur concerné.

Il est à noter que ce projet de contournement poursuit des objectifs très différents de ceux présentés dans le cadre de l'opération, et dont le coût de plusieurs centaines de millions d'euros (tunnels de 6 à 7km de longueur) est sans commune mesure avec le réaménagement proposé.

Le dessin qui est proposé par la contribution LMS08 pour la partie qui concerne AREA reprend bien les objectifs recherchés par le projet, en ce qui concerne les fonctionnalités liées aux flux autoroutier et de la VRU ainsi que le covoiturage et sa connexion à la voie verte.

Le projet AREA a fait l'objet d'une concertation extrêmement profitable et d'une mise au point minutieuse. Il est partagé par les collectivités qui se sont prononcées favorablement pour sa réalisation. Il s'agit bien d'un projet global avec des composantes liées aux nouvelles mobilités ou qui ne les obère pas. Le chapitre 4 Mobilités et Insertion du Projet de la pièce C du dossier d'enquête permet d'ailleurs d'en présenter les éléments.

Il est à préciser que la mise au point du projet technique a fait l'objet de nombreux échanges avec les services de l'État. Un dossier réglementaire a été produit et validé par une décision ministérielle en fixant les caractéristiques. On peut donc affirmer que la faisabilité technique du projet présenté par AREA est avérée et qu'elle prend bien en compte les nombreuses contraintes du site.

Dans ce cadre, en réponse notamment aux fortes demandes des collectivités, la bretelle existante vers Annecy est conservée pour les usagers venant de la VRU nord et en direction d'Annecy, évitant un trafic supplémentaire sur l'échangeur de La Motte Servolex déjà saturé aux heures de pointe.

Du fait de la création de la nouvelle bretelle vers Annecy, le nombre de cisaillements en aval de la barrière de péage est ainsi réduit de 90 % par rapport à la situation actuelle.

De plus, la réalisation d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Leysse à trois voies permet une meilleure répartition des flux en amont de la barrière.

Précisons que les propositions de la contribution LMS08 ont été esquissées sans altimétrie et ne tiennent de ce fait pas compte des contraintes géométriques du site (notamment en profil en long) et des distances de sécurité en amont et en aval de la gare de péage.

H – Autres thèmes abordés ponctuellement

L'ADTC Savoie estime que, en raison du caractère non urgent de ce projet, il est souhaitable de demander à la SNCF une coupure de ligne ferrée pour 2021 ou 2022 au lieu de 2019 afin de permettre de construire un projet qui répond mieux aux demandes des usagers (contribution RD 07).

L'ADTC Savoie estime que le projet n'est pas compatible avec le SCoT car il va pénaliser le covoiturage, ne propose aucune intermodalité et va donc renforcer le transport individuel (contribution RD 08)

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quels éléments de réponse pouvez-vous apporter à ces deux observations ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le maître d'ouvrage doit respecter les délais du contrat signé avec l'État en 2014, soit une mise en service 42 mois après la déclaration d'utilité publique (année 2022). Ce délai sera prolongé de 6 mois pour prendre en compte les compléments demandés dans le cadre du plan d'investissement autoroutier en cours de signature. L'ouvrage franchissant la voie ferrée et portant la nouvelle bretelle en direction d'Annecy doit être réalisé en priorité pour que les autres travaux puissent se terminer. La coupure de la voie ferrée est donc nécessaire en 2019.

L'intermodalité et le covoiturage sont bien des composantes du projet, et en tout état de cause l'aménagement proposé n'obère en rien des réflexions futures sur une intermodalité renforcée (cf. § 4.3 du volet C).

La FRAPNA (RD 03 (AE)) estime que le pétitionnaire relativise l'impact du projet, alors que 4 composantes de l'aménagement (élargissement de la bretelle d'accès côté nord depuis la VRU,

démolition/reconstruction à 3 voies des ponts sur la Leysse, élargissement de la bretelle de sortie côté sud, accès chantier le long de la digue à l'ouest des Épinettes) ajouteront leurs impacts à la situation décrite avec pour conséquence une réduction foncière et une diminution des capacités d'accueil pour la faune et une augmentation du dérangement.

Dans la même intervention la FRAPNA estime que l'élargissement des ponts nord et sud sur la Leysse accentuera l'effet de coupure sur le corridor de berges et digues, et que les mesures compensatoires LEMA sont insuffisamment quantifiées pour juger de leur pertinence.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quels éléments d'appréciation complémentaires pouvez-vous apporter ?

25

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Dans le cadre de ce projet, la démarche ERC (éviter – réduire – compenser) a été mise en œuvre par AREA.

Ainsi le projet est défini avec de nombreuses mesures permettant d'éviter tous les enjeux majeurs identifiés (notamment une station d'écrevisse à pieds blanc jusqu'alors inconnue dans le territoire ou encore la zone humide de l'Erier, cf page E53 du résumé non technique).

Le déroulement du chantier inclura de nombreuses mesures de réduction, notamment la remise en état (voire l'amélioration) des surfaces utilisées temporairement.

Enfin, l'ensemble des emprises définitives et temporaires du projet ont été prises en compte dans l'évaluation des impacts, et la compensation de ces impacts résiduels a été correctement dimensionnée comme l'a confirmé le CNPN dans son avis du 17 mai 2018.

Concernant les zones humides : L'impact est de 1,09 ha (§9.5 volet C du dossier DDAE). La compensation surfacique s'élève à 2,92 ha, soit 268 % de la superficie totale impactée (>200% de la valeur guide du SDAGE). Cette superficie se décompose en 1,53 ha de restauration de zones humides fortement dégradées et 1,39 ha d'amélioration de fonctionnalités de zones humides dégradées, satisfaisant ainsi aux critères du SDAGE (§ 4.2.4.1 volet B).

Concernant les espèces protégées : Les ratios de compensation ont été adaptés à chaque espèce en présence et à leur niveau d'enjeu. Ces ratios varient entre 1,5 et 2,5 (§ 9.4 volet C)

Globalement, en mutualisant les besoins de compensation, et en associant entre ces milieux des relations écologiques spécifiques, les compensations envisagées permettront d'atteindre à terme les quantités d'habitats fonctionnels suivants :

- 8 hectares de boisements dont minimum 1,5 hectare de boisements humides ;
- 5,4 hectares de milieux ouverts ;
- 1 350 ml de haies ;
- 200 ml de fossés propices à l'Agrion de Mercure et aux amphibiens ;
- 1 site de reproduction pour les amphibiens.

(§ 9.5 volet C)

Cette compensation s'appuie sur une très bonne maîtrise foncière ainsi que sur des partenariats avec des structures porteuses dans le territoire (tel que le Conservatoire d'Espaces Naturels). Ces dispositions permettent d'assurer des mesures de qualité et pérennes ainsi qu'une plus-value écologique significative suite au projet compte tenu des ratios appliqués.

Concernant le secteur de la Leysse, l'étude décrit l'état initial, suite aux travaux de renaturation menés par Grand Chambéry. Les impacts sont identifiés sur cette base.

Dans ce secteur, les ponts sur la Leysse passent de 2 voies à 3 voies, afin que les différents échanges entre la gare de péage et la VRU soient améliorés en terme de fluidité et de sécurité en dédiant les voies aux différents mouvements (deux voies pour péage vers VRU sud et VRU sud vers péage, une voie pour péage vers VRU nord et VRU nord vers péage). Le trafic ne sera pas augmenté du fait de ces aménagements, mais il s'écoulera plus facilement et en sécurité.

La construction de nouveaux ouvrages permet de supprimer les piles se trouvant actuellement dans les berges de la Leysse. Sous ces ouvrages, les fonctionnalités écologiques de la Leysse seront donc améliorées.

L'ensemble du secteur des Épinettes a fait l'objet de mesures spécifiques de concertation avec le gestionnaire (CEN). Les emprises définitives nécessaires au projet impactant les mesures compensatoires actuelles de ce secteur sont extrêmement réduites (environ 1040 m²). Le MOA a pris en contrepartie plusieurs engagements avec le CEN :

- Restituer au CEN une surface équivalente en surface et fonctionnellement, et attenante à la mesure compensatoire empruntée.
- Démolir une ruine et enlever les déchets du secteur.
- Restituer les emprises temporaires avec un engagement de réhabilitation de qualité des terrains et une plus-value écologique.
- Participer efficacement à la réhumidification du secteur manquant aujourd'hui d'alimentation (voir pages 154 à 157 du volet B au dossier DDAE)

Les impacts du projet sont de plus doublement comptés et compensés par ailleurs dans le cadre de mesures compensatoires localisées dans la partie nord du projet. (Voir pages E382 à E385). Le niveau de compensation et la qualité des prestations prévues paraissent largement proportionnées à l'enjeu de ce projet.

De plus la fonctionnalité de ce secteur sera améliorée à l'issue des travaux grâce à un meilleur apport en eau, un enlèvement des déchets, et création de micromilieus diversifiés sur les emprises renaturées.

Un contributeur anonyme (RD 12) soutient que le projet aurait un impact négatif permanent sur le territoire en aggravant la coupure urbaine entre Chambéry et le lac, et en surdimensionnement des espaces dédiés aux déplacements par rapport à ceux dédiés aux activités, afin de faciliter le transit des touristes quelques jours par an.

Un intervenant (LMS 16) se demande s'il ne serait pas plus judicieux de déplacer le nouveau péage en totalité sur un autre secteur, afin d'éviter les ralentissements sur les voiries de Chambéry.

QUESTION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Quels éléments de réponse pouvez-vous apporter à ces intervenants ?

27

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

Le projet n'aggrave pas la coupure urbaine entre Chambéry et le lac, étant donné que la nouvelle bretelle vers Annecy jouxte soit la VRU, soit l'autoroute.

Les travaux permettent d'améliorer les services aux usagers locaux et d'améliorer l'attractivité des différentes zones d'activité implantées tout autour de ce point d'échange.

Concernant la demande de déplacement du péage, lors des premières études, ce type de solution de déplacement partiel ou total avait été étudié et certains schémas avaient été présentés lors de la concertation de mai / juin 2014 (voir notamment les scénarios A et B décrits dans le dossier émis lors de cette concertation). Toutefois, ces scénarios n'ont pas été retenus notamment du fait d'un report de trafic non supportable sur le giratoire de Villarcher.

Tels sont les principaux thèmes abordés par le public au cours de l'enquête. Il s'agit des thèmes en général partagés par plusieurs intervenants qui attendent des réponses. Ces thèmes généraux n'excluent pas d'autres points plus ponctuels non repris ci-dessus mais pour lesquels des observations ont été formulées, inscrites aux registres annexés au présent procès-verbal et qui méritent d'être précisées par la maîtrise d'ouvrage.

5 – AUTRES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Au-delà des questions posées par le public et de mes interrogations précédentes, je souhaiterais avoir des éclaircissements sur le point suivant.

Le dossier mis à l'enquête présente en pièce H §3 les avis de collectivités et leurs groupements intéressés pages H34/62 à H48/62 et vos réponses aux questions, réserves, ...

Pourriez être plus précis quant à la prise en compte de la réserve n°3 formulée par ces collectivités portant sur la prise en charge du relogement des familles des gens du voyage en voie de sédentarisation des sites des Blachères et des Ménéstreils ?

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

Enquête n° E18000128/38

Pour le site des Menestrel situé au pied de l'actuelle bretelle VRU sud vers péage, AREA s'est engagé à restituer ou à financer l'aménagement d'un terrain pour reloger la famille concernée.

Notons que le site des Blachères n'est pas impacté par le projet.

Les éléments de réponses qui seront apportées à chacune des questions, propositions ou contre-propositions du public ou à mes interrogations, viendront enrichir ma réflexion.

En application des dispositions de l'article R123-18 du code de l'environnement, j'invite Monsieur le Directeur d'AREA ou son représentant, à me produire dans les 15 jours calendaires à compter de la date de réception de ce procès-verbal de synthèse, son mémoire en réponse à l'ensemble des interventions et observations formulées au cours de l'enquête publique rappelées ci-dessus, présentées sous forme résumée en annexe et produites dans leur intégralité en copie.

Cette transmission est assurée par remise ce jour, à la représentante du pétitionnaire, Madame Sandra QUIVET -Conducteur d'opérations – Grands projets à la société AREA, à laquelle je demande de bien vouloir m'en accuser réception.

Le présent procès-verbal de synthèse ainsi que les réponses qui seront apportées par la maîtrise d'ouvrage seront intégrés à mon rapport final.

Reçu ce jour

Fait à Saint-Jeoire-Prieuré, le 20 août 2018

Le Directeur d'AREA

Le commissaire enquêteur
Michel CHARPENTIER

Pour le Directeur
Sandra QUIVET

Conducteur d'Opérations Grands projets

Joints au présent document :

- Annexes résumant les contributions reçues durant l'enquête publique
- Copies des contributions reçues durant l'enquête publique

Article R123-18 du code de l'environnement :

À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui.

Après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites ou orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le délai de huit jours court à compter de la réception par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête du registre d'enquête et des documents annexés. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations.

Lorsque l'enquête est prolongée en application de l'article L.123-9, l'accomplissement des formalités prévues aux deux alinéas précédents est reportée à la clôture de l'enquête ainsi prolongée.

Annexes à la note de réponse

Annexe 1 : - Plan de localisation des dispositifs acoustique le long d'A41 et d'A43

- Plans types des dispositifs

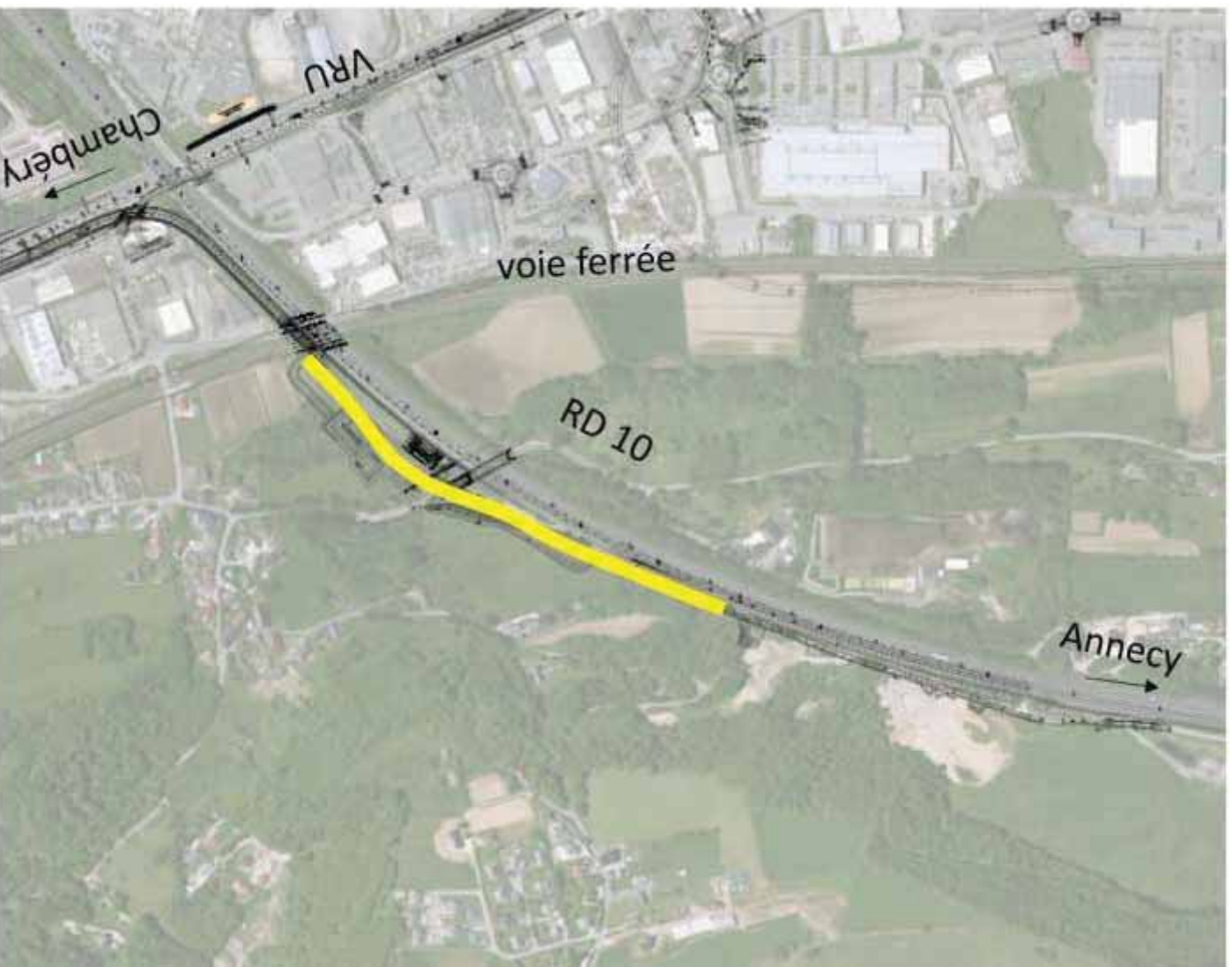
- Localisation des zones d'habitation des contributeurs

Annexe 2 : - Plan de signalisation

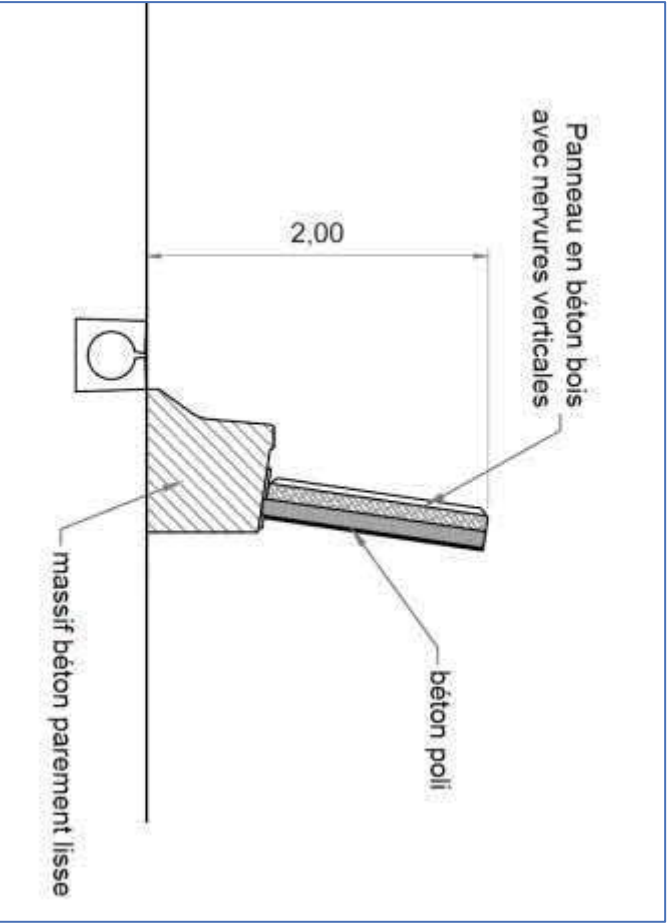
Annexe 3 : - Découpage de l'estimation en ouvrages fonctionnels

Annexe 1

Localisation de l'écran bois le long de la nouvelle bretelle vers A41 Annecy



Linéaire : 500 m environ

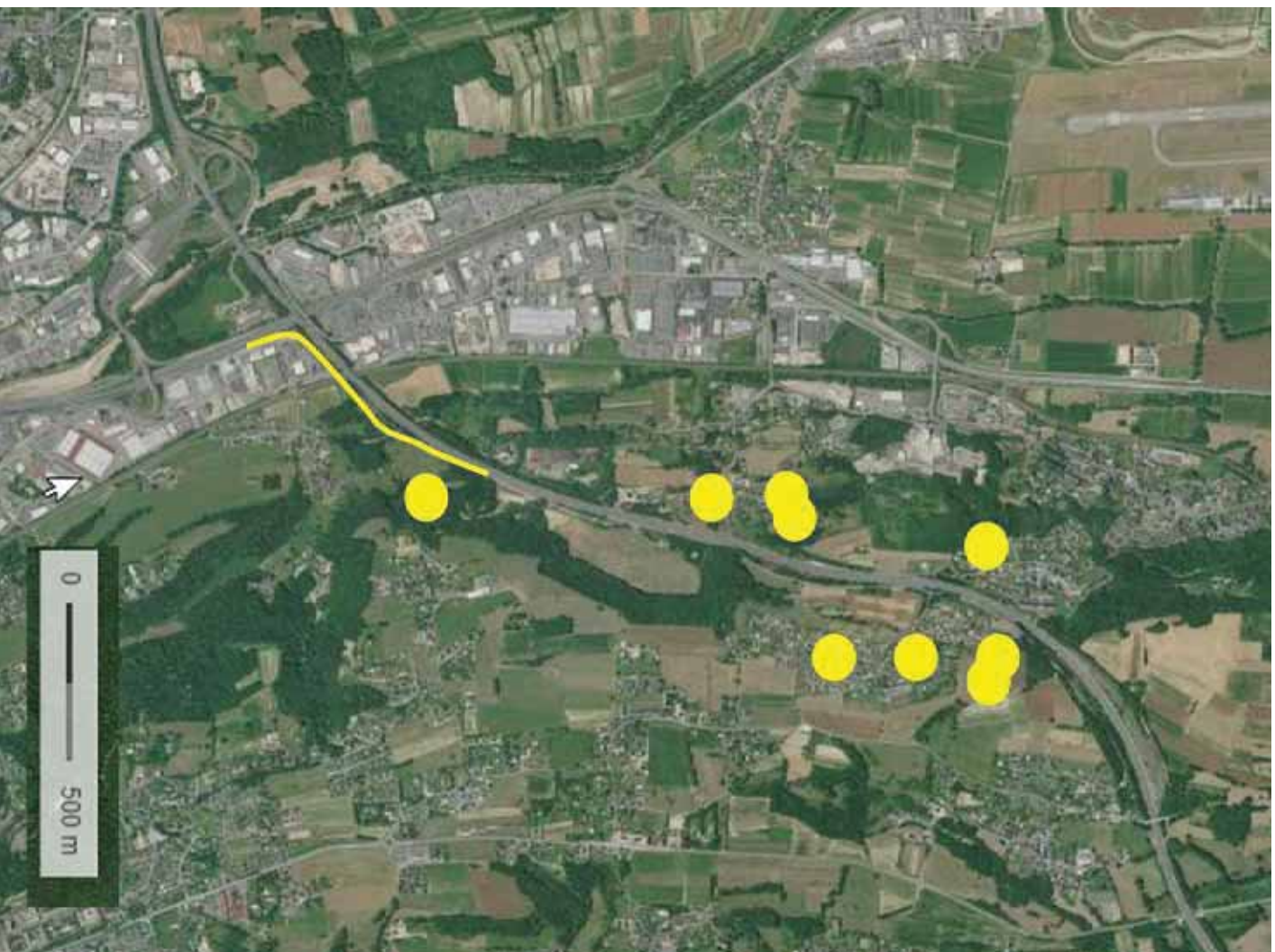


Plan type de l'écran



Images de synthèse représentant l'écran

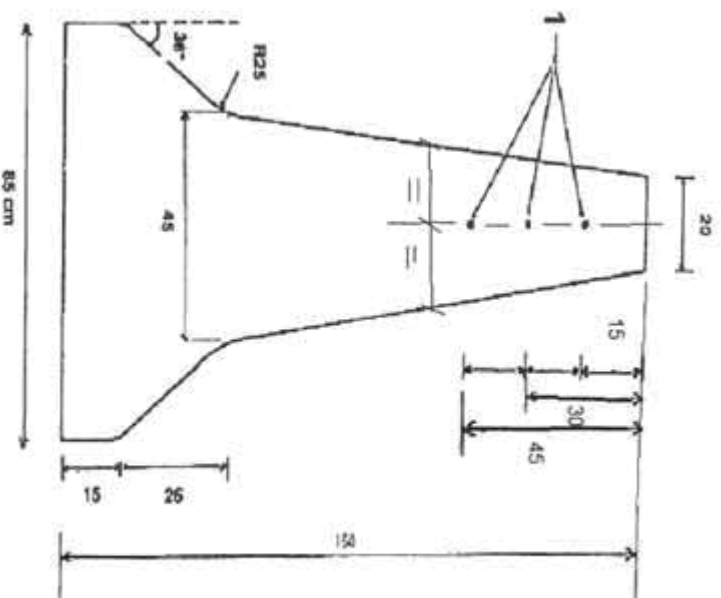
Localisation par rapport au projet des intervenants concernant le bruit le long de l'A 41 :



Implantation de la barrière béton LBA le long de la bretelle d'insertion vers Lyon :



Linéaire : 600 m environ



Plan type de la LBA

Annexe 2 : Plan de signalisation (voir plan à part)



Annexe 3 : estimation en éléments fonctionnels

En M€ H.T. base juillet 2012

Études et direction des travaux	7,5
Acquisitions foncières	5,8
Mesures compensatoires	1,5
Nouvelle bretelle vers Annecy	24
Réaménagement des bretelles existantes	18,7
Réaménagement de la gare de péage existante	7,5
Parkings de covoiturage	3

**Directorate Department for
Technology**

Services Placements et
Autogestion des Territoires -
SPAT

Utility Assessment of Procedures of Urinary

Abstracts

TRM 04.79.71.73-53
Flak: 04.79.71.73.65

Fax: 04 79 71 73 65

Comment:

Get your copy now! www.wiley.com/go/it

Autoroute A43 – Réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry

Procédure de Déclaration d'Utilité Publique

Probing-verbale de la réunion d'examen conjoint

FILED 04 MAR 2018

Protection of the Sample

1 - Rappel de la procédure

Conformément aux dispositions de l'article L. 163-54 du code de l'urbanisme :

* Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique [...], et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'entité publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compétition du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées [...]

Le musée des la ou des communes indiennes

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet événement conjoint »

Dans ce contexte, la réunion tenue le 4 mai, en Préfecture de Sarcelle, sous la Présidence du Secrétaire Général, avait pour objet l'examen conjoint du dossier de mise en compatibilité du plan local

d'urbanisme de la commune de Chambéry et de la commune de La Motte Servolex (MECJU).

Ont été invités par courrier du 05 avril 2018 les représentants des services suivants :

Personnel publications:

M. le Président du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

M. le Président du Conseil départemental de la Santé

M. le Président de la Chambre des Notaires et de l'Association

M. le Président de la Chambre départementale d'Agriculture Service Mont-Blanc

M. le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie

Mme la Directrice de la Direction Interdépartementale des routes nationales Centre-Est

M. le Directeur départemental des Territoires

Mme la Directrice de la Direction immobilière de l'État ; services locaux du Domaine

M. le Président de l'Assemblée Grand Lac Economie

M. le Président du Syndicat mba de Métropole Savoie

M. le Président du Syndicat mène du Parc naturel régional du Massif des Bauges

M. le Président du Centre régional de la propriété foncière

M. le Délégué de l'Institut national de l'origine et de la qualité

M. le Directeur territorial SNCF Réseau Auvergne Rhône-Alpes

Autorité compétente en matière de PLU

M. le Président de Grand Chambéry, l'Agglomération

Communes Intéressées par l'opération :

M. le Maire de Chambéry

M. le Maire de la Motte-Servolex

M. le Maire de Voglière

La liste des personnes ayant participé à la réunion figure en annexe.

Se sont excusés :

- M. le Directeur du Parc naturel régional du Massif des Bauges

- M. le Délégué de l'Institut national de l'origine et de la qualité (INAO)

- Mme la Directrice de la DIR Centre Est

- M. le Directeur de la Chambre d'agriculture

- M. le Maire de Chambéry

- M. le Président du Centre régional de la propriété forestière

1 - Rappel du projet (Présentation AREA – cf. P.J)

Mme OLIVET, AREA maître d'ouvrage du projet rappelle que le projet a fait l'objet d'une large concertation avec les acteurs concernés depuis 2012 ainsi qu'une concertation préalable avec le public en mai 2014. La mise en service est prévue à la mi 2022 avec des phases de mise en service partielle.

Originellement conçu pour être complété par un contournement autoroutier de Chambéry, le nouad autoroutier est devenu une infrastructure supportant un trafic d'échange élevé. Pour améliorer la fluidité, alléger le trafic sur les bretelles existantes et pour renforcer la sécurité du point d'échange, les nouveaux aménagements du nouad doivent pouvoir mieux assurer l'ensemble des fonctionnalités imposées et mettre à niveau les caractéristiques géométriques du système d'échange, conduisant à :

- résorber les différents points noirs accidentogènes ;
- assurer l'adéquation entre les caractéristiques du nouad et les niveaux de trafic actuels et attendus à moyen terme (amélioration de la fluidité du trafic) ;
- assurer l'intégration environnementale du projet (amélioration de l'assainissement et du traitement des pollutions, intégration paysagère...).

Le projet comprend les éléments fonctionnels suivants :

- la création d'une nouvelle bretelle VRIU sud (Chambéry) vers A41 Annecy comprenant une nouvelle gare de péage ;
- la réalisation d'une bretelle d'arrêt d'urgence (BAU) sur l'infrastructure existante de l'A41, en continuité de la nouvelle bretelle d'entrée
- la réalisation d'un entassement entre les mouvements VRIU sud (Chambéry) vers A41 Annecy d'une part et péage vers VRIU nord (Aix-les-Bains) d'autre part, ainsi que la modification de la bretelle péage vers VRIU nord (Aix-les-Bains) (bretelle 13.8) ;
- le déplacement de l'insertion sur la VRIU depuis le giratoire de la Motte-Servolex avec la création d'un passage inférieur de type « saut-de-mouton » sous la nouvelle bretelle vers A41 Annecy et le décalage de l'accès à la ZA Landiers Nord ;
- le réaménagement du péage existant avec la reprise des voies de sortie, la suppression de l'ilot central et la création d'un parking de covoiturage en latéral (complété par un autre parking de covoiturage sur Voglière) ;
- le remplacement de l'ouvrage actuel à 2 voies (P1 3082) de franchissement de la Leyras dans le sens VRIU vers péage par un nouvel ouvrage d'art à 3 voies permettant d'accueillir les 2 voies en provenance de la VRIU sud Chambéry et la voie en provenance de la VRIU nord (Aix-les-Bains). La création de ce nouvel ouvrage est accompagnée de la rectification de la géométrie de la bretelle VRIU nord Aix-les-Bains vers péage (bretelle 13.12) ;
- le remplacement de l'ouvrage actuel (P1 3081) à 2 voies de franchissement de la Leyras dans le sens péage vers VRIU par un nouvel ouvrage d'art à 3 voies permettant une affectation directe des voies de direction : une voie vers VRIU nord (Aix-les-Bains) et deux voies vers VRIU sud (Chambéry) ;
- la rectification de la géométrie de la bretelle VRIU sud (Chambéry) vers péage (bretelle 13.10) avec la création d'une quatrième voie sur la VRIU ;
- la modification de l'insertion de la bretelle péage vers Lyon sur l'A43 par l'allongement de la partie à deux voies en direction de Lyon.*

En complément de ces éléments, il est prévu quelques aménagements connexes sous maîtrise d'ouvrage Grand Chambéry, comme la création de 2 giratoires dans la zone d'activités nord des Landiers.

2 – Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Chambéry et de La Motte-Servolex (M&CUD)

Le projet constitue un équipement de service public d'intérêt collectif.

Le projet est incompatible avec le plan local d'urbanisme de la commune de Chambéry et de commune de La Motte-Servolex. Il est en revanche compatible avec le PLU de la commune de Voiron.

Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Chambéry

Le projet rentre dans le cadre des occupations autorisées en zone N sauf pour les secteurs en zone humide. La modification du règlement est donc nécessaire pour le projet.

En zone UE, le règlement n'autorise pas le projet bien que la VRU soit localisée dans cette zone. Certains ajustements au règlement sont donc nécessaires pour sécuriser le projet. La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Chambéry vise à modifier le règlement des zones UE et N.

En outre, la mise en compatibilité du document d'urbanisme s'avère nécessaire, pour le projet de réaménagement du massif autoroutier de Chambéry, par :

- la création d'un emplacement réservé, ER n° 56, dit « classique » en dehors de l'ER du projet de balcon ferroviaire Lyon Turin ;
- la création d'un ER n° 57 dit « volumétrique » au droit de l'ER du projet de balcon ferroviaire Lyon Turin

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Chambéry vise à modifier le tableau des emplacements réservés (ER n° 56 et ER n° 57, représentant respectivement 139 627m² et 2 278m²).

La mise en compatibilité du PLU de Chambéry avec le projet de réaménagement du massif autoroutier de Chambéry est compatible avec :

- le Schéma de cohérence territoriale de Métropole Savoie
- le plan de déplacements urbains (PDU) de Chambéry Métropole
- le programme local de l'habitat de l'agglomération chambérienne
- le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Chambéry
- le Schéma régional climat air énergie Rhône-Alpes

Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de La Motte-Servolex

Le projet étant lié au service autoroutier et à la VRU, il est compatible avec la zone Ut.

La mise en compatibilité du règlement est à prévoir pour la zone Ua, la zone Ue et par extension pour la zone Uem.

En zone A et N (et par extension la zone Ntr), certains ajustements au règlement sont nécessaires afin de sécuriser le projet.

Les réglementations des zones Ua, Ue (dont Uem), A et N sont concernées par la mise en compatibilité.

Une mise en compatibilité du document d'urbanisme s'avère nécessaire pour prendre en compte les emplacements réservés existants vés-à-vis du projet. Les ER n° 6 et n° 35 ont été réduits au droit de leur superposition avec l'ER du présent projet. Un accord de la commune est attendu sur ce point.

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de La Motte-Servolex vise à modifier le tableau des emplacements réservés (ER n° 40).

La mise en compatibilité du PLU de La Motte-Servolex avec le projet de réaménagement du massif autoroutier de Chambéry est compatible avec :

- le Schéma de cohérence territoriale de Métropole Savoie
- le plan de déplacements urbains (PDU) de Chambéry Métropole
- le programme local de l'habitat de l'agglomération chambérienne
- le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Chambéry
- le Schéma régional climat air énergie Rhône-Alpes

4 – Discussion

- Emplacements réservés (ER - voir dispositions)

L'Etat a formulé plusieurs remarques sur le document et notamment sur la nécessité de bien expliciter la compatibilité technique entre les projets Nicea autoroutier d'AREA et Lyon-Turin du SNCF Réseau ainsi que l'articulation entre leur ER respectif.

En effet, dans le cadre du projet ferroviaire, deux emplacements réservés ont été définis au bénéfice du SNCF Réseau comme « installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet de balcon ferroviaire Lyon-Turin » :

- le n° 39 sur la commune de La Motte-Servolex qui s'étend à l'ouest de la VRU.

- le n° 53 sur la commune de Chambéry qui s'étend dans la zone d'activités des Landiers.

Comme indiqué plus haut, pour la mise en compatibilité du PLU de Chambéry, il était prévu :

- la création d'un emplacement réservé, ER n° 50, dit « classique » en dehors de l'ER du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin ;
- la création d'un ER n° 57 dit « volumétrique » au droit de l'ER du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Mme QUIVET, AREA rappelle qu'elle a pris en compte l'ensemble des remarques de l'Etat (cf. présentation), précisées qu'une convention confirmant la compatibilité technique des projets a été signée avec SNCF Réseau (convention n°2.18.0009 signée le 28/04/2016) et indique que des compléments seront apportés dans le dossier soumis à l'enquête publique afin de bien valider l'articulation entre les deux projets. Il est notamment prévu :

- la création d'un emplacement réservé, ER n° 50, dit « classique » en dehors de l'ER du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin ;
- la création d'un emplacement réservé volumétrique n°50a destiné à la réalisation de la nouvelle voie routière pour la nouvelle desserte de la zone d'activité ;
- la création d'un emplacement réservé volumétrique n°50b destiné à la réalisation de la bretelle autoroutière vers l'A41 ;
- la modification de l'ER 53 existant en un ER volumétrique 53a dans la zone de la nouvelle desserte de la zone d'activité, préservant ainsi la réalisation du projet ferroviaire Lyon-Turin (au-dessus) ;
- la modification de l'ER n°53 existant en un ER volumétrique 53b destiné à la réalisation de la bretelle autoroutière, préservant ainsi également la réalisation du projet ferroviaire Lyon-Turin (au-dessous).

Concernant la question posée sur les ER du PLU de la Motte-Servolex, M. le Maire confirme qu'une solution a bien été trouvée avec la Commune sur les ER n°5 et 35 et qu'une étude est en cours pour desservir la Commune par le nord.

- **Compatibilité avec le SCOT**

M. SPACH, Métropole Savoie, confirme la compatibilité du projet avec le SCOT et évoque la révision en cours du document.

Dans le projet de PA45, il regrette la faiblesse des propositions techniques liées à l'accessibilité et aux dépassements d'intégration des modes alternatifs.

Mme QUIVET, AREA répond que les aspects relevant de la mobilité et des connexions entre différents modes de déplacement (vélos, etc...) ont été analysés et que des propositions d'amélioration figurent dans le dossier.

M. SPACH pose la question de l'impact des chantiers sur l'organisation de la circulation.

Mme QUIVET précise que le phasage précise des travaux permettra d'identifier et de gérer les risques de perturbations. A cet égard, M. le Préfet a proposé lors du dernier COPIL du projet en mars 2018 de mettre en place un Comité de Pilotage consacré aux travaux qui devaient se réunir une première fois avant l'état avec les collectivités et les gestionnaires de voies.

- **Autres points techniques non liés à la MECOU**

M. Le Maire de la Motte-Servolex rappelle que le projet, en supprimant l'accès direct à la VRU depuis Peugeot, rallonge l'accès pour la future implantation du SDIS. AREA indique qu'une concertation est en cours avec la Direction Interdépartementale des routes nationales en vue de maintenir un accès direct pour le SDIS.

M. KLERSCH, Chambre de commerce et d'industrie, demande des précisions sur la hauteur des véhicules prévus dans le projet Lyon – Turin, notamment par rapport aux bâtiments existants. SNCF-Réseau précise qu'une réflexion spécifique approfondie devra être menée le moment venu sur les conséquences de la réalisation de la ligne Lyon-Turin dans la zone d'activité. M. KLERSCH indique également l'intérêt de la Chambre de commerce pour avoir des informations sur l'organisation de la circulation pendant la phase chantier afin de pouvoir les relayeur auprès des entreprises.

M. le Secrétaire général précise qu'il convient de distinguer d'une part le volet pilotage travaux avec les gestionnaires de voies (dont les collectivités) et d'autre part le volet consacré à la gestion de la communication autour des travaux. Il convient de l'importance des relais pour favoriser la circulation de l'information.

M. KLERSCH indique que les secteurs économiques, dont les parcelles d'implantation sont impactées par le

projet, sont inquiets en raison du risque d'enclavement et de limitation d'accès susceptibles d'être générés par les travaux.

Chambéry Grand Lac Economie confirme qu'elle a initié une étude sur ce sujet.

Mme GUIVET signale des réunions d'information collectives avec les représentants des entreprises et en présence de M^{lle} Dantin et Dujin pour étudier collectivement les questions en matière d'accessibilité sur enseignes, de gestion des flux, d'entrecroisement de servitudes, etc. dans les zones d'activité. La recombinaison des accès est une question centrale. Un des objectifs de l'analyse consiste à mieux sectoriser et réactiver les zones successives des Landiers.

- 17/05/2018 : réunion spécifiquement consacrée à la zone de Pré-Peyron
- 25/05/2018 : réunion portant sur les autres zones d'activités

- Articulation avec d'autres procédures d'urbanisme en cours

Mme CRAMET, Grand Chambéry, expose la question des procédures concomitantes MECDU/Modification n°8 du PLU de Chambéry et demande comment lever les points de blocage pouvant naître de ce contexte.

Le DDT précise que, conformément à l'article L.153-56 du Code de l'urbanisme, « le PLU ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la MECDU entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision de mise en compatibilité ». Aussi, soit la modification n°8 ne porte pas sur les mêmes dispositions, soit son approbation est décalée après la décision de mise en compatibilité.

M. le Secrétaire général demande que cette question de procédure fasse l'objet d'une concertation approfondie avec Grand Chambéry.

Mme CRAMET précise que, à ce stade, la solution retenue consiste à ne pas faire porter la modification n°8 sur les mêmes dispositions.

- Compensation agricole

M. LACOUR, Chambre d'agriculture, expose le point de vue de la chambre en matière d'impact agricole et environnemental du projet, limité certes à un élevage, mais qui peut de manière successive conduire à des incidences importantes pour l'élevage bovin avec la perte de terres agricoles difficiles à compenser.

Mme GUIVET indique qu'un travail collaboratif est à mener avec la Chambre pour s'entendre sur les mesures de compensation. En effet, le projet serait soumis à étude agricole préalable dans le cadre du décret du 31 août 2016. Dans ce cadre, la société AFCA est invitée à se rapprocher rapidement du service politique agricole et développement rural de la DDT.

5 - Suite de la procédure

- Communication au maître d'ouvrage du résultat de la réunion d'examen conjoint avec demande de prise en compte dans le dossier.
 - Lancement de l'enquête publique :
 - enquête publique exposé + autorisation environnementale 27/06/2018 au 10/08/2018
 - enquête parcelaire 18/07/2018 au 10/08/2018
- L'avis de l'Autorité environnementale est attendu à la mi-mai 2018.
- La Commission enquêteur a été désignée.
- L'organisation matérielle de l'enquête publique est en cours de préparation. Le siège est fixé selon toutes possibilités à la Mairie de Chambéry.
- Remise du rapport du commissaire enquêteur
 - Dossier de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme, rapport et conclusions du commissaire enquêteur et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint soumis par le préfet au conseil municipal pour avis.
 - Le conseil municipal a 2 mois pour donner son avis; au-delà, il est réputé favorable.
 - L'acte déclaratif d'utilité publique imposte alors approbation des dispositions modifiées du plan local d'urbanisme.

Fait à Chambéry, le 22 MAI 2018

Le secrétaire général de
la préfecture de la Savoie

Pour le Préfet et par délégation,
s/s Le secrétaire général

Pierre MOLAGER

