



Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier des voies communales gérées par Grand Chambéry et les communes de La Ravoire, La Motte-Servolex et Chambéry

PPBE 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} échéance de Grand Chambéry

Version du 08/03/2019

Sommaire

Le résumé non-technique.....	3
Le bruit.....	4
1. La fréquence.....	4
2. L'intensité.....	4
3. Le décibel	4
Les effets du bruit sur la santé	6
1. Les effets spécifiques	6
2. Les effets non spécifiques	6
3. Les effets d'interférence	6
Le contexte de base de l'établissement du PPBE des voies communales.....	7
1. Cadre réglementaire du PPBE des grandes infrastructures routières du réseau des voies communales.....	7
2. La démarche mise en œuvre pour l'élaboration du PPBE du réseau routier de Grand Chambéry.....	11
3. Les principaux résultats du diagnostic et l'identification des zones à enjeux	11
Objectifs en matière de réduction du bruit.....	16
1. L'articulation entre indicateurs européens et indicateurs français	16
2. Les valeurs limites et les objectifs fixés.....	16
Prise en compte des « zones de calme »	17
Bilan des actions réalisées depuis 10 ans	18
1. Les mesures préventives prises depuis 10 ans	18
2. Actions curatives menées depuis 10 ans	20
Programme d'actions sur la durée du PPBE.....	23
1. Les actions de prévention prévues sur la durée du PPBE	23
2. Les actions curatives prévues sur la durée du PPBE	23
Glossaire.....	24
Annexe.....	25
1. Délibération de La Ravoire	25
2. Délibération de La Motte-Servolex	27
3. Délibération de Chambéry.....	27
4. Localisation des infrastructures concernées par la 1 ^{ère} échéance	28
5. Localisation des infrastructures concernées par la 2 ^{ème} échéance.....	29
6. Localisation des infrastructures concernées par la 3 ^{ème} échéance.....	30

Le résumé non-technique

La directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, et à partir de ce diagnostic, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). L'objectif est de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

L'ambition de cette directive est de garantir une information des populations sur leur niveau d'exposition sonore et sur les actions prévues pour réduire cette pollution.

En France, depuis 1978, date de la première réglementation relative au bruit des infrastructures, et plus particulièrement depuis la loi de lutte contre le bruit de 1992, des dispositifs de protection et de prévention des situations de fortes nuisances ont été mis en place. L'enjeu du PPBE élaboré par Grand Chambéry concernant le réseau routier des villes de Chambéry, La Motte-Servolex et La Ravoire, établi à partir de plans d'actions existants ou projetés, est d'assurer une cohérence de toutes les actions des gestionnaires sur le territoire.

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, Grand Chambéry dispose des cartes de bruit établies par le Préfet du département de la Savoie et disponibles sur le site Internet de la préfecture :

<http://www.savoie.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Environnement/Lutte-contre-le-bruit-des-transports/Politique-europeenne-cartes-de-bruit-et-plans-de-prevention/Le-plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-de-l-Etat-en-Savoie>

D'une manière plus générale toutes les données, connaissances du terrain ou études acoustiques qui ont pu être collectées ou réalisées au fil du temps, ont été utilisées pour disposer du meilleur diagnostic initial possible.

La seconde étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées par Grand Chambéry, la ville de Chambéry, la ville de La Motte-Servolex et la ville de La Ravoire depuis 10 ans dans sa lutte contre le bruit des infrastructures routières dont il a la responsabilité.

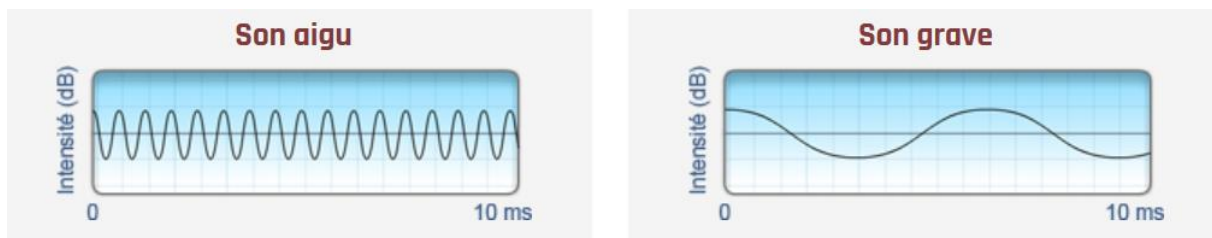
La troisième et dernière étape a consisté à recenser une liste d'actions permettant d'améliorer l'exposition sonore de nos concitoyens et à les organiser dans un programme global d'actions sur la période 2013 – 2018.

Le bruit

Le bruit est un son jugé indésirable. Le son est une onde qui se propage et entraîne une variation de pression de l'atmosphère. Un son est principalement caractérisé par ses fréquences et son intensité. L'unité de mesure d'un son est le décibel dB.

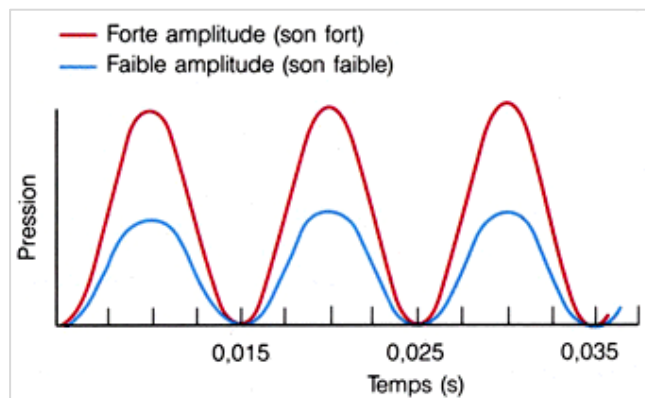
1. La fréquence

La fréquence correspond au nombre de vibrations par seconde : s'il y en a peu on entend un son grave, s'il y en a davantage on entend un son aigu. On exprime la fréquence en Hertz (Hz).



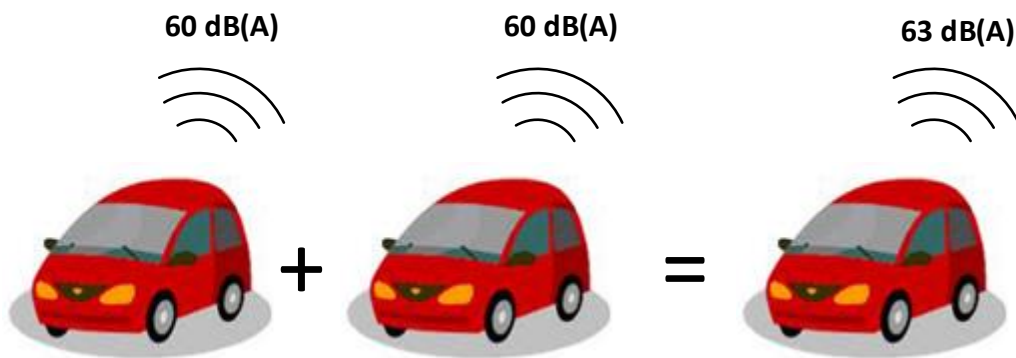
2. L'intensité

L'intensité d'un son permet de distinguer un son fort d'un son faible. Elle correspond à l'amplitude de l'onde. L'amplitude est donnée par l'écart maximal de la grandeur qui caractérise l'onde. Pour le son, cette grandeur est la pression. L'amplitude sera donc donnée par l'écart entre la pression la plus forte et la plus faible exercée par l'onde acoustique.

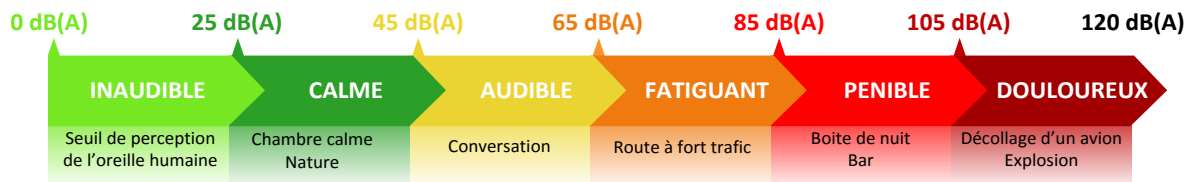


3. Le décibel

Le décibel est l'unité de mesure en acoustique, il est noté dB. C'est une échelle de mesure logarithmique. De ce fait, l'arithmétique n'est pas linéaire, un doublement de la source induit une augmentation de 3 dB(A) pour une source linéaire.



Enfin pour tenir compte de la différence de sensibilité de l'oreille humaine à chaque fréquence (l'oreille « entend moins les graves que les aigus »), il est alors exprimé par le sigle dB(A). Ainsi pour caractériser la gêne liée à la perception d'un bruit, les acousticiens donnent plus de poids aux fréquences les mieux perçues et moins de poids aux fréquences les moins bien perçues par l'oreille. Le décibel A, dB(A), est l'unité de mesure du bruit ainsi pondéré.



Les effets du bruit sur la santé

Le bruit est devenu l'une des principales sources de nuisances. Il existe trois types d'effet du bruit sur la santé humaine : les effets spécifiques (surdité), les effets non spécifiques (modification de la pression artérielle ou de la fréquence cardiaque) et les effets d'interférences (perturbations du sommeil, g ne à la concentration...).

1. Les effets spécifiques

La surdité peut apparaître chez l'homme si l'exposition à un bruit intense a lieu de manière prolongée. S'agissant de riverains d'une route, cela ne semble pas être le cas, étant donné que les niveaux sonores mesurés sont généralement bien en de   des niveaux reconnus comme étant dangereux pour l'appareil auditif.

2. Les effets non spécifiques

Ce sont ceux qui accompagnent généralement l'état de stress. Le phénomène sonore entraîne alors des réactions inopinées et involontaires de la part des différents systèmes physiologiques et leur répétition peut constituer une agression de l'organisme, susceptible de représenter un danger pour l'individu. Il est également probable que les personnes agressées par le bruit, deviennent plus vulnérables à l'action d'autres facteurs de l'environnement, que ces derniers soient physiques, chimiques ou bactériologiques.

3. Les effets d'interférence

La réalisation de certaines tâches exigeant une forte concentration peut être perturbée par un environnement sonore trop important. Cette g ne peut se traduire par un allongement de l'exécution de la tâche, une moindre qualité de celle-ci ou une impossibilité à la réaliser.

S'agissant du sommeil, les principales études ont montré que le bruit perturbe le sommeil nocturne et induit des éveils involontaires fragmentant le sommeil. Ces manifestations dépendent du niveau sonore atteint par de tels bruits, de leur nombre et, dans une certaine mesure, de la différence existant entre le niveau sonore maximum et le niveau de bruit de fond habituel. Le seuil de bruit à partir duquel des éveils sont observés varie en fonction du stade de sommeil dans lequel se trouve plongé le dormeur. Ce seuil d'éveil est plus élevé lorsque le sommeil est profond que lorsqu'il est plus léger.

De façon complémentaire, le bruit nocturne peut induire une modification de la qualité de la journée suivante ou une diminution des capacités de travail lors de cette même journée.

Le contexte de base de l'établissement du PPBE des voies communales

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les États membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant.

Cette approche est basée sur l'évaluation de l'exposition au bruit des populations, une cartographie dite « stratégique », l'information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé, et la mise en œuvre au niveau local de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones de calme.

- Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- Le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 définit les agglomérations et les infrastructures concernées, le contenu des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- L'arrêté du 4 avril 2006 fixe les modes de mesure et de calcul, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit.

1. Cadre réglementaire du PPBE des grandes infrastructures routières du réseau des voies communales

Les sources de bruit concernées par la directive et par le présent PPBE sont les infrastructures routières concernées en 1^{ère} échéance (trafic supérieur à 6 millions de véhicules par an) et en 2^{ème} et 3^{ème} échéance (trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an), dont le gestionnaire est Grand Chambéry et les communes de La Ravoire, de la Motte-Servolex et de Chambéry.

Les communes de La Ravoire, La Motte-Servolex et Chambéry, par délibération du conseil municipal, ont délégué la rédaction du PPBE à Grand Chambéry. Les délibérations sont présentées en annexe de ce document.

Dans ce département, les cartes de bruit routière pour ces routes concernées ont été approuvés par arrêtés préfectoraux du 28 novembre 2008 et du 30 mai 2018 ; elles sont disponibles à l'adresse internet suivante :

<http://www.savoie.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Environnement/Lutte-contre-le-bruit-des-transport/Politique-europeenne-cartes-de-bruit-et-plans-de-prevention/Le-plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-de-l-Etat-en-Savoie>

Le législateur a voulu une pluralité des autorités compétentes en charge de réaliser leur cartographie et leur PPBE.

	Cartes de bruit	PPBE
Routes nationales	Préfet	Préfet
Autoroutes concédées	Préfet	Préfet
Routes collectivités	Préfet	CD et communes

Le présent PPBE des grandes infrastructures du réseau des voies communales constitue l'ultime étape du processus de mise en œuvre de la directive européenne, engagé par Grand Chambéry dans le cadre de la 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} échéance.

D'un point de vue méthodologique, le gestionnaire s'est basé sur le contenu de la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et de l'instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement concernant les grandes infrastructures routières nationales.

Les infrastructures concernées par ce PPBE

Sont concernés par ce PPBE les routes ou rues suivantes listées dans les tableaux suivants.

Échéance	Commune	Voie
1 ^{ère} échéance Arrêté Préfectoral du 28 novembre 2008	Chambéry	Avenue du Grand Verger
		Avenue du Repos
		Avenue de Lyon
		Avenue des Ducs de Savoie
	Chambéry / La Ravoire	Voie communale ex RN 512 entre l'Avenue de du Dr Desfrançois à Chambéry et le Carrefour de la Trousse à La Ravoire

Échéance	Commune	Voie
2 ^{ème} échéance Arrêté Préfectoral du 31 juillet 2014	Chambéry	Rue Eugène Ducretet
		Avenue de la Boisse
		Place de la Gare
		Rue Sommeiller
		Faubourg Reclus
		Avenue des Ducs de Savoie
		Quai du sénateur Antoine Borrel
		Quai Charles Ravet
		Quai Raymond Poincaré
		Quai du 11 novembre
		Quai de la Rize
		Avenue de Lyon
		Place Saint Pierre de Maché
		Faubourg Maché
		Place de Maché
		Rue Jean-Pierre Veyrat
		Rue du Château
		Rue de Boigne
		Rue Favre
		Rue Saint-Antoine
		Boulevard de la Colonne
		Place du centenaire
		Avenue des Berbardines
		Avenue Jean Jaurès
		Avenue Alsace Lorraine
		Avenue du Comte Vert
		Avenue du Maréchal Leclerc
		Quai du Jeu de Paume
		Boulevard du Musée
		Rue Freizier
		Place Caffé
		Place Monge
		Rue de la République
		Rue Pasteur
		Rue de la Banque
		Place d'Italie
		Rue Saint François de Sales
		Rue Michaud
		Rue André Jacques
		Rue Costa de Beauregard
		Avenue Marius Berroir
		Faubourg Montmélian
		Boulevard de Lemenc
		Avenue du Dr Desfrançois
		Avenue de Turin
		La Ravoire

Échéance	Commune	Voie
3 ^{ème} échéance Arrêté Préfectoral du 30 mai 2018	Chambéry	Avenue de la Bisse
		Place de la Gare
		Rue Sommeiller
		Quai des Allobroges
		Quai du Jeu de Paume
		Rue Freizier
		Avenue du Maréchal Leclerc
		Rue de la Gare
		Faubourg Reclus
		Place du Centenaire
		Avenue des Ducs de Savoie
		Lace de la Libération
		Quai Charles Ravet
		Quai Sénateur Antoine Borrel
		Avenue de Bassens
		Quai Raymond Poincaré
		Quai du 11 novembre
		Route de Challes
		Avenue Alsace Lorraine
		Avenue Jean Jaurès
		Avenue des Bernardines
		Faubourg Maché
		Place Sait Pierre de Maché
		Avenue de Lyon
		Place Caffé
		Place Monge
		Rue Michaud
		Rue André Jacques
		Rue Costa de Beauregard
		Avenue Marius Berroir
	Faubourg Montmélian	
	Boulevard de Lemenc	
	Avenue du Dr Desfrançois	
Avenue de Turin		
Rue Jean Pierre Veyrat		
Rue Commandant Joseph Perceval		
Avenue Pierre Lanfrey		
Rue Claude Martin		
Quai de la Rize		
Quai Pierre Bayard		
Rue Favre		
Rue Saint-Antoine		
Boulevard de la Colonne		
La Motte Servolex	Rue des Allobroges	
La Ravoire	Avenue du Pré Renaud	

Les plans de localisation des infrastructures concernés par chaque échéance sont présentés en annexe.

2. La démarche mise en œuvre pour l'élaboration du PPBE du réseau routier de Grand Chambéry

Le PPBE du réseau routier de ces voies communales est l'aboutissement d'une démarche engagée par Grand Chambéry.

Une première étape de diagnostic a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations. L'objectif de cette étape a été d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites définies par la réglementation. Ce diagnostic a été établi par recoupement des cartes de bruit stratégiques arrêtées par le préfet.

Une fois le travail de diagnostic réalisé, Grand Chambéry a évalué les enjeux en matière de réduction du bruit et de préservation des zones de calme.

Grand Chambéry a également dressé le bilan des actions réalisées sur son réseau depuis une dizaine d'années en faveur de la lutte contre le bruit.

Ce PPBE synthétise les mesures proposées par Grand Chambéry.

Ce projet est aujourd'hui porté à la consultation du public comme le prévoit l'article R 572-8 du code de l'environnement.

3. Les principaux résultats du diagnostic et l'identification des zones à enjeux





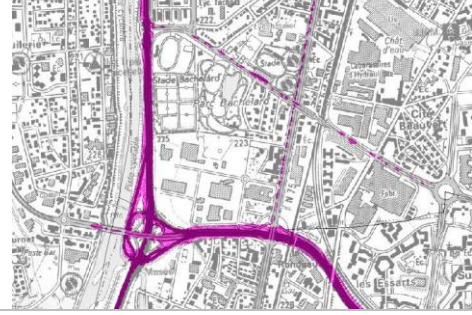
Les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique, qui a essentiellement pour objectif d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, et inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit, et de préservation des zones de calme.

Il s'agit bien de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures ; les secteurs subissant une exposition au bruit excessive nécessitent un diagnostic complémentaire.

Les cartes de bruit du département de la Savoie peuvent être consultées à partir du lien internet suivant : <http://www.savoie.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Environnement/Lutte-contre-le-bruit-des-transports/Politique-europeenne-cartes-de-bruit-et-plans-de-prevention/Les-cartes-de-bruit-europeennes-en-Savoie>

Les cartes de bruit sont lisibles à l'échelle du 1/25000e et sont établies sur la base d'indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union Européenne, le Lden pour les 24 heures et le Ln pour la nuit. Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée. Elles sont réexaminées et en cas de modification significative révisées tous les 5 ans.

Il existe cinq types de cartes stratégiques :

	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur Lden- dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> >75 70-75 65-70 60-65 55-60 	<p>Carte de type « a » selon l'indicateur Lden Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Lden (période de 24 h), par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A).</p>
	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur Ln - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> >70 65-70 60-65 55-60 50-55 	<p>Carte de type « a » selon l'indicateur Ln Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Ln (période nocturne) par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A) .</p>
	<p>Secteurs affectés par le bruit</p> <ul style="list-style-type: none"> 	<p>Carte de type « b » Carte des secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet en application de l'article R571-32 du code de l'environnement (issus du classement sonore des voies)</p>
	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> Lden>68 	<p>Carte de type « c » selon l'indicateur Lden Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées, selon l'indicateur Lden (période de 24h).</p>
	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> Ln>62 	<p>Carte de type « c » selon l'indicateur Ln Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur Ln (période nocturne).</p>

Sur le réseau routier de Grand Chambéry, les éléments de cartographie du bruit ont été réalisés par le Cerema à partir de données fournies par les gestionnaires d'infrastructures. Les décomptes de population et les cartes produites ont été communiquées par le Préfet de département après leur approbation.

Les résultats de décomptes sont présentés dans les tableaux suivants, suivant les échéances.

1^{ère} échéance

Les valeurs indiquées dans les tableaux suivants sont tirées du document rédigé par le CETE de Lyon en mars 2008 et intitulé « Mise en œuvre de la directive 2002/49/CE – Cartes de bruit – Grands axes routiers de la Savoie – Réseau routier communale ».

Axe	Nombre de personnes exposées à des niveaux sonores Lden supérieurs à 68dB(A)	Nombre de personnes exposées à des niveaux sonores Ln supérieurs à 62dB(A)
Avenue des Ducs de Savoie	180	32
Avenue de Lyon	22	0
Avenue du Grand Verger	2	0
Avenue du Repos	54	0
Ex RD 512	128	0

Axe	Nombre d'établissements d'enseignement exposés à des niveaux sonores Lden supérieurs à 68dB(A)	Nombre d'établissements d'enseignement exposés à des niveaux sonores Ln supérieurs à 62dB(A)
Avenue des Ducs de Savoie	0	0
Avenue de Lyon	0	0
Avenue du Grand Verger	0	0
Avenue du Repos	0	0
Ex RD 512	0	0

Axe	Nombre d'établissements de soin/santé exposés à des niveaux sonores Lden supérieurs à 68dB(A)	Nombre d'établissements de soin/santé exposés à des niveaux sonores Ln supérieurs à 62dB(A)
Avenue des Ducs de Savoie	0	0
Avenue de Lyon	0	0
Avenue du Grand Verger	0	0
Avenue du Repos	0	0
Ex RD 512	0	0

2^{ème} échéance

Les valeurs et les dénominations de secteurs indiquées dans les tableaux suivants sont tirées du document rédigé par le CETE de Lyon en avril 2013 et intitulé « Directive 2002/49/CE – Cartes de bruit des routes de la Savoie, Réseau routier non concédé ».

Axe	Nombre de personnes exposées à des niveaux sonores Lden supérieurs à 68dB(A)	Nombre de personnes exposées à des niveaux sonores Ln supérieurs à 62dB(A)
VC_Chambéry01	318	0
VC_Chambéry02	891	40
VC_Chambéry03	1 609	531
VC_Chambéry04	270	0
VC_Chambéry05	1 180	57
VC_Chambéry06	480	0
VC_Chambéry07	9	0
VC_LaMotteServolex01	317	5
VC_LaRavoire01	0	0

Axe	Nombre d'établissements d'enseignement exposés à des niveaux sonores Lden supérieurs à 68dB(A)	Nombre d'établissements d'enseignement exposés à des niveaux sonores Ln supérieurs à 62dB(A)
VC_Chambéry01	2	0
VC_Chambéry02	0	0
VC_Chambéry03	2	0
VC_Chambéry04	0	0
VC_Chambéry05	1	0
VC_Chambéry06	1	0
VC_Chambéry07	0	0
VC_LaMotteServolex01	0	0
VC_LaRavoire01	0	0

Axe	Nombre d'établissements de soin/santé exposés à des niveaux sonores Lden supérieurs à 68dB(A)	Nombre d'établissements de soin/santé exposés à des niveaux sonores Ln supérieurs à 62dB(A)
VC_Chambéry01	0	0
VC_Chambéry02	0	0
VC_Chambéry03	0	0
VC_Chambéry04	0	0
VC_Chambéry05	0	0
VC_Chambéry06	0	0
VC_Chambéry07	0	0
VC_LaMotteServolex01	0	0
VC_LaRavoire01	0	0

3^{ème} échéance

Les valeurs et les dénominations de secteur indiquées dans les tableaux suivants sont tirées du document rédigé par le CEREMA Centre-Est en septembre 2017 et intitulé « Cartes stratégiques du bruit de la Savoie – Résumé non technique – Réseau routier non concédé ».

Axe	Nombre de personnes exposées à des niveaux sonores Lden supérieurs à 68dB(A)	Nombre de personnes exposées à des niveaux sonores Ln supérieurs à 62dB(A)
VCChambéry	3 548	220
VCLaMotteServolex	301	34
VCLaRavoire	0	0

Axe	Nombre d'établissements d'enseignement exposés à des niveaux sonores Lden supérieurs à 68dB(A)	Nombre d'établissements d'enseignement exposés à des niveaux sonores Ln supérieurs à 62dB(A)
VCChambéry	6	0
VCLaMotteServolex	0	0
VCLaRavoire	0	0

Axe	Nombre d'établissements de soin/santé exposés à des niveaux sonores Lden supérieurs à 68dB(A)	Nombre d'établissements de soin/santé exposés à des niveaux sonores Ln supérieurs à 62dB(A)
VCChambéry	1	0
VCLaMotteServolex	0	0
VCLaRavoire	0	0

Objectifs en matière de réduction du bruit

1. L'articulation entre indicateurs européens et indicateurs français

La directive européenne impose aux États membres l'utilisation des indicateurs Lden et Ln pour évaluer l'exposition au bruit des populations, hiérarchiser les situations et identifier les zones d'exposition excessive. L'indicateur Lden se construit à partir de 3 périodes (la journée, la soirée et la nuit) :

$$L_{den} = 10 \cdot \log \left(\frac{12}{24} \cdot 10^{\frac{L_d}{10}} + \frac{4}{24} \cdot 10^{\frac{L_e + 5}{10}} + \frac{8}{24} \cdot 10^{\frac{L_n + 10}{10}} \right)$$

où

Ld est le niveau sonore LAeq (6h-18h) dit de journée, dans le Lden il est pris tel quel,
Le e est le niveau sonore LAeq (18h-22h) dit de soirée, dans le Lden il est pondéré par 5dB,
Ln est le niveau sonore LAeq (22h-6h) dit de nuit, dans le Lden il est pondéré par 10dB.

Dès lors qu'on passe à la phase de traitement, les objectifs se basent sur des indicateurs réglementaires français LAeqT (T correspond à une partie des 24 heures) et sur des seuils établis antérieurement à l'avènement de la directive européenne.

2. Les valeurs limites et les objectifs fixés

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit (PNB) du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004.

Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après.

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	-	62	65	60

Prise en compte des « zones de calme »

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver, appelées « zones de calme ».

La notion de « zone calme » est intégrée dans le code de l'environnement (Art.L.572-6), qui précise qu'il s'agit d'« espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. »

Les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

La notion de « zones calmes » est liée au PPBE des agglomérations. Par nature, les abords des grandes infrastructures ne peuvent être considérées comme des zones de calme.

Les zones calmes identifiées sur le territoire de la commune de Chambéry dans le cadre du PPBE sont les suivantes :

- Le boulevard de la Colonne à Chambéry. Depuis juin 2018, ce boulevard est devenu piétonnier avec la volonté de réappropriation de l'espace par les habitants, la création d'espace de détente et d'aménagements paysagers avec la mise en place de bancs et de chaises et de boîtes à lire. Des arceaux ont également été mis en place pour permettre une meilleure accessibilité du cœur de ville à vélo.
- Le Parc du Verney qui est le poumon vert du centre-ville de Chambéry. La volonté de sérénité dans le parc a été renforcée par le déplacement de la piste cyclable, désormais situé en bordure de ce parc, pour plus de quiétude pour les promeneurs et plus largement les piétons.

Les zones calmes identifiées sur le territoire de la commune de La Motte-Servolex dans le cadre du PPBE sont les suivantes :

- Un poumon vert au cœur de la ville. Suite à des travaux de circulation de la rue des Allobroges et de l'avenue Costa de Beauregard, la ville de La Motte-Servolex a rénové une place pour créer un poumon vert, à la disposition de chacun.
- Divers espaces ont été labellisés Refuge LPO (Ligue pour la Protection des Oiseaux). La ville s'investit en faveur de la préservation de la nature.
- La ville a acté un plan de biodiversité en ville qui vise à restaurer ou installer de nouvelles haies sur le domaine public mais également en partenariat avec des copropriétés, ainsi que des prairies fleuries. Certaines ont été réalisées et d'autres sont à venir

Plus globalement, l'agglomération est entourée de nombreux parc naturels régionaux et nationaux (les Bauges, la Chartreuse, la Vanoise) ainsi que de zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique et de sites Natura 2000, qui constituent une richesse environnementale importante.

Bilan des actions réalisées depuis 10 ans

1. Les mesures préventives prises depuis 10 ans

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi relative à la lutte contre les nuisances sonores, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992.

La réglementation relative aux nuisances sonores routières s'articule autour du principe d'antériorité. Lors de la construction d'une infrastructure routière ou ferroviaire, il appartient à son maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement.

Par contre, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade, pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure.

La protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significatives d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements préexistants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-44 à R571-52 précisent les prescriptions applicables et les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes fixent les seuils réglementaires à ne pas dépasser.

Niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure routière nouvelle (en façade des bâtiments) :

Usage et nature	LAeq(6h-22h)	LAeq(22h-6h)
Logements en ambiance sonore modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Établissement d'enseignement	60 dB(A)	
Établissement de soin, santé, action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Bureaux en ambiance sonore dégradée	65 dB(A)	

Il s'agit de privilégier le traitement du bruit à la source dès la conception de l'infrastructure (tracé, profils en travers), de prévoir des protections (de type butte, écrans) lorsque les objectifs risquent d'être dépassés, et en dernier recours, de protéger les locaux sensibles par le traitement acoustique des façades (avec obligation de résultat en isolement acoustique).

- Infrastructures concernées : infrastructures routières et toutes les maîtrises d'ouvrages (RN, RD, VC ou communautaire, concédée ou non)
- Horizon : respect sans limite de temps (concrètement prise en compte à 20 ans)

Tous les projets d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes pilotés par Grand Chambéry qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectent ces engagements. Certains de ces projets font l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux.

La protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – Le classement sonore des voies

Si la meilleure prévention de nouvelle situation de conflit entre demande de calme et bruit des infrastructures est de ne pas construire d'habitations le long des axes fortement nuisants, les contraintes géographiques et économiques, la saturation des agglomérations, entraînent la création de zones d'habitation dans des secteurs qui subissent des nuisances sonores.

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne les constructions nouvelles sensibles au bruit le long d'infrastructures de transports terrestres existantes. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit, classés par arrêté préfectoral, sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-32 à R571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore.

Le Préfet de département définit la catégorie sonore des infrastructures, les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs.

Les rôles sont répartis de la manière suivante :

- la DDT conduit les études nécessaires pour le compte du Préfet,
- les autorités compétentes en matière de PLU doivent reporter ces informations dans le PLU,
- les autorités compétentes en matière de délivrance de CU doivent informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

Que classe-t-on ?

- Voies routières : Trafic Moyen Journalier Annuel 5000 véhicules/jours (TMJA)
- Lignes ferroviaires interurbaines : trafic 50 trains/jour
- Lignes ferroviaires urbaines : trafic 100 trains/jour
- Lignes de transports en commun en site propre : trafic 100 autobus/jour

La détermination de la catégorie sonore est réalisée sur la base d'un niveau de bruit calculé selon une méthode réglementaire (définie par l'annexe à la circulaire du 25 juillet 1996) ou mesuré selon les normes en vigueur (NF S31-085) à partir des données d'entrée fournies par les gestionnaires (trafic, vitesse, nature du revêtement de chaussée, ...).

Le constructeur dispose ainsi de la valeur de l'isolement acoustique nécessaire pour se protéger du bruit en fonction de la catégorie de l'infrastructure, afin d'arriver aux objectifs de niveau de bruit à l'intérieur des logements suivants :

- Niveau de bruit de jour 35 dB(A),
- Niveau de bruit de nuit 30 dB(A).

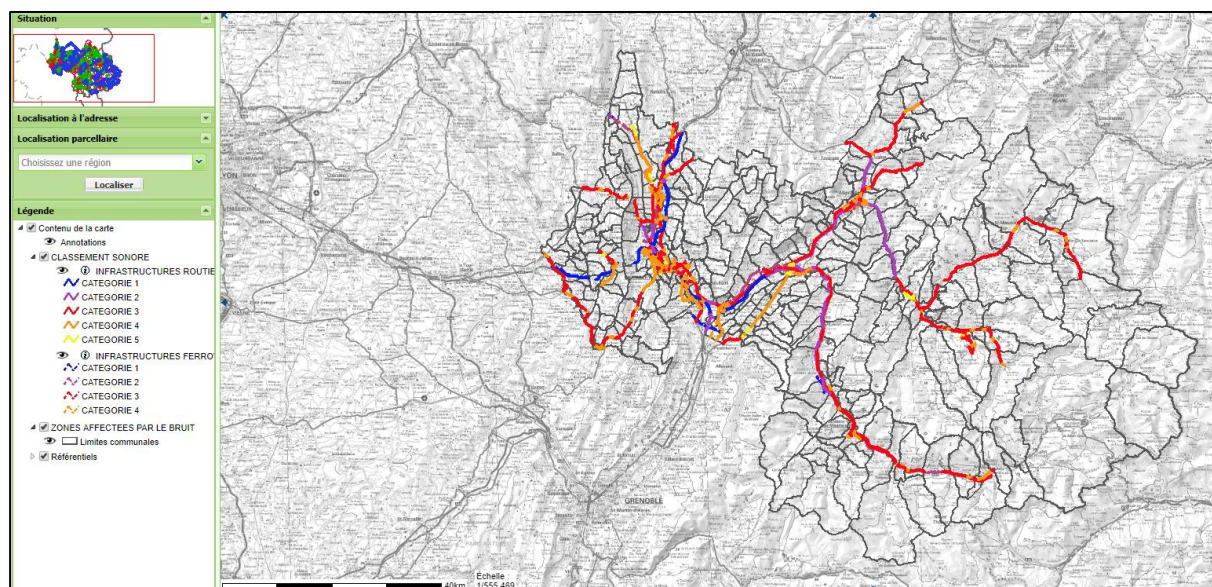
Les infrastructures sont classées en 5 catégories en fonction du niveau de bruit émis :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	$L > 81$	$L > 76$	d = 300 m
2	$76 < L < 81$	$71 < L < 76$	d = 250 m
3	$70 < L < 76$	$65 < L < 71$	d = 100 m
4	$65 < L < 70$	$60 < L < 65$	d = 30 m
5	$60 < L < 65$	$55 < L < 60$	d = 10 m

Dans le département Savoie, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures par arrêté du 28 décembre 2016. Il est consultable sur le site Internet de la Préfecture à l'adresse suivante : <http://www.savoie.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Environnement/Lutte-contre-le-bruit-des-transports/Le-classement-sonore-des-infrastructures-terrestres/Le-classement-sonore-2016-du-departement-de-la-Savoie>

Le classement des infrastructures de département sont consultables interactivement sur le site internet suivant :

http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/714/Bruit_Classement_Sonore_2017.map



Extrait du classement sonore des voies

Ce classement sonore fait l'objet d'un réexamen et le cas échéant d'une révision tous les 5 ans.

2. Actions curatives menées depuis 10 ans

La période 2008-2012 a permis de poursuivre et de consolider les actions inscrites au Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération.

À compter de 2014, la Ville de Chambéry et Grand Chambéry se sont engagées dans un projet de refonte globale des transports et des déplacements sur le territoire, dans un principe d'accessibilité, de multimodalité et de complémentarité des différents modes, afin de valoriser l'attractivité du territoire, en l'inscrivant dans une dynamique de mobilité pour notamment faciliter le quotidien des habitants, le rendre plus agréable à vivre, et attractif. Il s'agit du projet « Territoire Mobile ».

Ce projet s'est construit en concertation et par étapes, avec notamment pour objectifs de :

- Penser les mobilités dans leur globalité, et améliorer le passage d'un mode à l'autre sans les opposer,
- Favoriser le report modal vers les modes collectifs (trains, bus urbains, cars interurbains), alternatifs (covoiturage et auto partage) ou actifs (vélos, piétons, etc.) tout en garantissant à chacun un accès apaisé au centre-ville,
- Diminuer les flux, y compris de transit, en cœur de ville et agir sur le stationnement et donc réduire les nuisances,
- Réguler la logistique urbaine,
- Développer, en lien avec les partenaires, une offre de mobilité efficace dépassant les limites du territoire afin d'agir sur les déplacements en amont.

Se déplacer plus facilement sur l'ensemble de l'agglomération, que ce soit en vélo, en voiture, en covoiturage, en bus, en train, et passer de manière fluide d'un mode à l'autre, résume tout l'objectif du projet « Territoire mobile ».

Tous les modes ont été intégrés à la démarche visant à améliorer la cohérence et la performance des modes alternatifs, tout en apaisant la circulation en centre-ville.

Ainsi, ce sont les circulations piétonnes, leur sécurisation et leur jalonnement, les itinéraires cyclables magistraux, le plan de circulation automobile et le réseau des bus urbains qui ont fait dans un premier temps l'objet d'un travail approfondi et qui a notamment permis les éléments suivants.

Actions menées par l'agglomération de Grand Chambéry :

Développer les transports collectifs :

- Un nouveau réseau de bus hiérarchisé et redynamisé reposant sur les 4 lignes structurantes desservant 80% de la population de l'agglomération et permettant d'irriguer les zones à forte densité d'urbanisation et de services,
- Le développement de nouveaux couloirs de bus virtuels en complément des voies réservées au bus déjà réalisés sur le territoire (TCSP Chambéry le Haut ; TCSP Bassens – Saint Alban Leysse ; TCSP Comte vert/Gambetta à Chambéry),
- Le développement des carrefours dotés d'un système de priorité pour les bus,
- La suppression du centre d'échange des bus urbain Boulevard de la Colonne (régulation des bus en extrémité de lignes avec des densités urbaines moindre et des impacts sonores plus faibles),
- La réalisation de parcs d'échanges multimodaux voiture/bus/vélo (La Trousse, Maison Brûlée...) en périphérie des centralités pour limiter les nuisances en cœur de ville,
- Un Pôle d'Échanges Multimodal (nouvelle gare) avec la livraison dès 2019 d'une vélostation d'environ 500 places de consignes, d'un espace de vente multimodal permettant d'accueillir l'ensemble des fonctions de mobilité dans un seul et même lieu, d'un parvis de gare lui aussi multimodal avec une circulation des piétons, des cyclistes des bus et une prise en compte des dessertes locales assurant l'apaisement du secteur.

Valoriser les modes de transport doux :

- La réalisation de plus de 90 km d'aménagements cyclables (bandes et pistes cyclables – Passerelles - Doubles sens cyclables...),
- Le déploiement de consignes vélos mobiles ou pérennes sur tout le territoire,
- La révision du schéma directeur cyclable dans le cadre du futur PLUi HD qui inscrit plus de 85 km d'itinéraires cyclables à créer ou à améliorer,
- La réalisation de la première phase de la traversée cyclable en site propre de Chambéry le long de La Leysse entre le carrefour des Allobroges et le palais de Justice,
- La mise en place d'un service « Vélobulle » de triporteurs à assistance électrique sur la Ville de Chambéry,

Modérer le trafic routier :

- La mise en place d'une hiérarchisation du réseau routier structurant avec pour objectifs suivants :
 - Bénéficier d'un document de planification qui définit les principaux usages des voies majeures de l'agglomération,
 - Préserver certains axes de circulation en maintenant une fluidité du trafic à vitesse modérée par l'intermédiaire d'aménagements appropriés ou de mesures de gestion du trafic.
- L'expérimentation d'un service covoiturage sur trois communes du plateau,
- La mise en place du nouveau plan de circulation sur la commune de Chambéry avec une redistribution des flux à partir de différents échangeurs de la VRU et en lien avec la création de parkings en ouvrage pour éviter l'asphyxie du centre-ville,
- La création d'un accès direct à la gare de Chambéry depuis La Cassine avec une passerelle au-dessus des voies ferrées et un parking avec pour conséquence directe la diminution du trafic en centre-ville aux abords de la gare,
- La mise en place de nouvelles zones piétonnes (Boulevard de la Colonne, rue de Boigne proche des Éléphants, rue de la République),
- La mise en place de zones 20 (Secteur palais de Justice et les Halles) et développement des zones 30 sur la commune de Chambéry,

- La réalisation de nombreux aménagements de sécurité sur les voiries d'intérêt communautaire sur toutes les communes de la cluse de Chambéry ayant pour but de pacifier la circulation et d'améliorer la sécurité pour tous les modes.

Actions menées par la ville de Chambéry

- L'achat de 42 véhicules neufs depuis 2017 dont 14 véhicules propres (réduction des émissions de bruit),
- L'encouragement du développement du parc des véhicules électriques, par l'installation de 3 bornes de recharges pour véhicules électriques,
- L'incitation des agents à rouler en 2 roues (vélos, vélos électrique et vélo à hydrogène),
- L'achat de petit matériel sur batterie (ex : débroussailleuse, souffleurs),
- L'installation de capteur de bruit près d'établissements de nuit (en cas de dépassement du bruit autorisé un sms le signale au gérant afin qu'il prenne les mesures nécessaires),
- Le déploiement des zones apaisées avec limitation des vitesses à 20 ou 30 km/h,
- La mise en place d'un radar pédagogique pendant deux mois avec rotation sur divers secteurs de la ville
- Des horaires limité pour des chantiers bruyants par arrêté du maire.

Actions menées par la ville de La Motte-Servolex

- La ville participe financièrement à l'achat de 2 roues électriques,
- Un véhicule électrique a été acquis pour le service en charge du nettoyage,
- La ville participe au financement des abonnements de bus pour les déplacements domicile travail de ses employés,
- Les services disposent de vélos électriques et d'un prototype de vélo hydrogène pour leurs déplacements professionnels,
- De l'outillage électrique est utilisé par les services pour l'entretien des espaces publics dès que possible,
- La ville a participé à l'opération de mise en place d'une borne de recharge pour 2 véhicules électriques,
- La ville est équipée d'un radar pédagogique mobile qui est installé par périodes sur divers emplacements afin de sensibiliser les automobilistes
- Les voiries comprises dans le PPBE sont classées en zone 30
- Des travaux visant à pacifier la circulation et à favoriser la circulation des bus ont été réalisés sur la rue des Allobroges et l'avenue Costa de Beauregard.

Informier pour changer les comportements

Le management de la mobilité est un des piliers de la politique mobilité développée par l'agglomération. Il consiste à promouvoir des transports durables et à gérer la demande de transport, en modifiant les attitudes et les comportements des individus et des organisations : entreprises, établissements scolaires, pôles générateurs. Il est fondé à la fois sur des mesures d'accompagnement telles que l'information, la communication, l'aide à la pratique et à la fois sur des services tels que la location de vélo, la réparation des vélos.... Une attention particulière est portée à la coordination des actions des différents partenaires et prestataires en matière de mobilité pour faciliter la multimodalité et la clarté des messages auprès des usagers.

Des améliorations qui se ressentent déjà

Toutes les actions engagées ont déjà permis d'obtenir des effets bénéfiques sur l'agglomération :

- Une forte diminution des flux de déplacements traversant la ville centre,
- Une augmentation de la fréquentation de 11 % sur les lignes structurantes et de 2.6% sur l'ensemble du réseau (un réseau qui connaissait une stagnation depuis 2013),
- Un service de transport à la demande en plein essor,
- Une hausse de 5.4 % du nombre de contrats de location d'un vélo à la vélostation de 5.4 %, de 32 % des locations de vélo à assistance électrique et de 8.8 % de contrats de consigne à vélos,
- Plus de 7000 courses réalisées par le service Vélobulle.

Programme d'actions sur la durée du PPBE

1. Les actions de prévention prévues sur la durée du PPBE

Grand Chambéry s'engage à poursuivre les actions préventives engagées depuis 10 ans, en particulier en ce qui concerne sa participation à la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres (communication à la DDT les nouvelles hypothèses sur les voies déjà classées et la présence de nouvelles voies à classer), comme le suggère la circulaire du 25 mai 2004.

2. Les actions curatives prévues sur la durée du PPBE

Actions à venir prévues par l'agglomération

Grand Chambéry approuvera, fin 2019, son futur Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat et Déplacements.

Cette procédure innovante, encore très peu utilisée en France, affirme la volonté de l'agglomération de mettre en synergie l'ensemble des politiques territoriales (habitat, économie, environnement, tourisme...).

Elle travaille en parallèle à la définition de son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET).

Ces deux outils supports concourent vers un même objectif de diminution des nuisances dans tous les domaines en intégrant la notion de bassin de vie et non les limites administratives du territoire.

Actions à venir prévues par la ville de La Motte-Servolex

- La ville de la Motte-Servolex s'est engagé pour l'achat d'un véhicule hydrogène pour sa Police Municipale,
- Lors de chaque remplacement de véhicule, la ville de La Motte-Servolex étudie la possibilité d'utiliser un véhicule électrique,
- Chaque étude d'aménagement d'espace donne lieu à une réflexion permettant de créer des espaces partagés sur lesquels les véhicules sont absents tout comme les surfaces en enrobé,

Glossaire

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
Bâtiment sensible au bruit	Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale
Courbe isophone	Par analogie avec une courbe de niveau, une courbe isophone est une courbe reliant des points exposés à un même niveau de bruit
dB(A)	Décibel, Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique)
Hertz (Hz)	Unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son
IGN	Institut Géographique National
LAeq	Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré (A). Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifiée T ; a la même pression acoustique moyenne quadratique qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps. La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles
Lday	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne 6h à 18h
Lden	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soirée), night (nuit)
Ln	Niveau acoustique moyen de nuit (22h-6h)
OMS	Organisation mondiale de la santé
Pascal (Pa):	Unité de mesure de pression équivalant 1newton/m ²
PPBE	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
Point Noir du Bruit	Un point noir du bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) [73 dB(A) pour le ferroviaire] en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB(A) [68 dB(A) pour le ferroviaire] en période nocturne (LAeq (22h-6h) et qui répond aux critères d'antériorité
Point Noir du Bruit (diurne)	Un point noir du bruit diurne est un point noir bruit où seule la valeur limite diurne est dépassée
Point Noir du Bruit (nocturne)	Un point noir du bruit nocturne est un point noir bruit où seule la valeur limite nocturne est dépassée
TMJA	Trafic moyen journalier annuel - unité de mesure du trafic routier

Annexe

1. Délibération de La Ravoire

DEPARTEMENT de la SAVOIE
COMMUNE de LA RAVOIRE

N° 04/02.2019

EXTRAIT du REGISTRE des DELIBERATIONS du CONSEIL MUNICIPAL

Nombre de Conseillers en exercice : 27

Présents : 21

Votants : 25

L'an DEUX MILLE DIX NEUF

Le VINGT CINQ FEVRIER

Le Conseil Municipal de la Commune de LA RAVOIRE
dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire à 18h30,
à la Mairie, sous la Présidence de Monsieur Frédéric BRET, Maire.

Présents :

Monsieur Frédéric BRET,
Monsieur Jean-Michel PICOT,
Madame Chantal GIORDA,
Monsieur Thierry GERARD,
Madame Françoise VAN WETTER,
Monsieur Alexandre GENNARO,
Monsieur Jean-Louis LANFANT,
Monsieur Marc CHAUVIN,
Monsieur Gilbert DUBONNET,
Monsieur Yves MARECHAL,
Monsieur Philippe MANTELLO,

Madame Isabelle CHABERT,
Madame Sophie MUZEAU,
Monsieur Denis JACQUELIN,
Madame Angélique GUILLAND,
Madame Stéphanie ORR,
Madame Aya N'GUESSAN,
Madame Françoise SAINT PIERRE,
Monsieur Robert GARDETTE,
Madame Viviane COQUILLAUX,
Monsieur Gérard BLANC.

Absents représentés :

Conformément à l'article L.2121-20 du CGCT ont donné pouvoir de voter en leur nom :
Madame Joséphine KUDIN à Monsieur Yves MARECHAL,
Madame Christelle CHALENDARD à Monsieur Gilbert DUBONNET,
Madame Karine POIROT à Monsieur Alexandre GENNARO,
Madame Brigitte BEL à Madame Viviane COQUILLAUX.

Absents excusés :

Monsieur Julien MONNET,
Monsieur Kenzy LAMECHE.

OBJET : ELABORATION DU PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

En application de la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, les collectivités gestionnaires de voiries dont le niveau de trafic dépasse 3 millions de véhicules par an, doivent procéder à l'élaboration de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) selon les modalités décrites dans le code de l'environnement.

Accusé de réception en préfecture
073-217302132-20190225-DE04-02-2019-DE
Date de télétransmission : 26/02/2019
Date de réception préfecture : 26/02/2019

Par arrêté préfectoral DDT/SEEF n°2018-0458 du 30 mai 2018, portant approbation des cartes de bruit et des linéaires de voiries associées, la commune de La Ravoire est concernée au titre de la deuxième échéance (2013- 2018) par la voirie suivante sur un linéaire d'environ 1 km : **avenue du Pré Renaud**.

Les communes de Chambéry et de La Motte Servolex sont également concernées par certaines voiries situées sur leur territoire.

Par ailleurs, la communauté d'agglomération de GRAND CHAMBERY est concernée pour toutes les voiries communales d'intérêt communautaire au titre des 3 échéances (2008-2013 1ère échéance ; 2013-2018 2ème échéance et 2018-2023 3ème échéance) suivant l'annexe de l'arrêté préfectoral précité.

GRAND CHAMBERY n'ayant pas encore élaboré de PPBE pour les deux échéances passées (2008-2013 et 2013-2018), il est proposé que la communauté d'agglomération élabore un seul et même document regroupant les trois échéances pour les voiries communautaires et pour les voiries communales de Chambéry, La Ravoire et La Motte Servolex, le Préfet ayant donné cette possibilité aux collectivités.

Pour ce faire, il convient que les communes de Chambéry, La Ravoire et La Motte Servolex délèguent auprès de GRAND CHAMBERY l'élaboration du PPBE les concernant.

Après avoir délibéré, Le Conseil Municipal à l'unanimité :

DELEGUE auprès de GRAND CHAMBERY l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement pour la voirie communale suivante : avenue du Pré Renaud.

AUTORISE le Maire à signer tous les documents qui seraient la suite ou la conséquence de la présente délibération.

DELIBERATION RENDUE EXECUTOIRE

Transmise à la Préfecture, le 26 février 2019

Publiée ou notifiée, le 26 février 2019

DOCUMENT CERTIFIE CONFORME

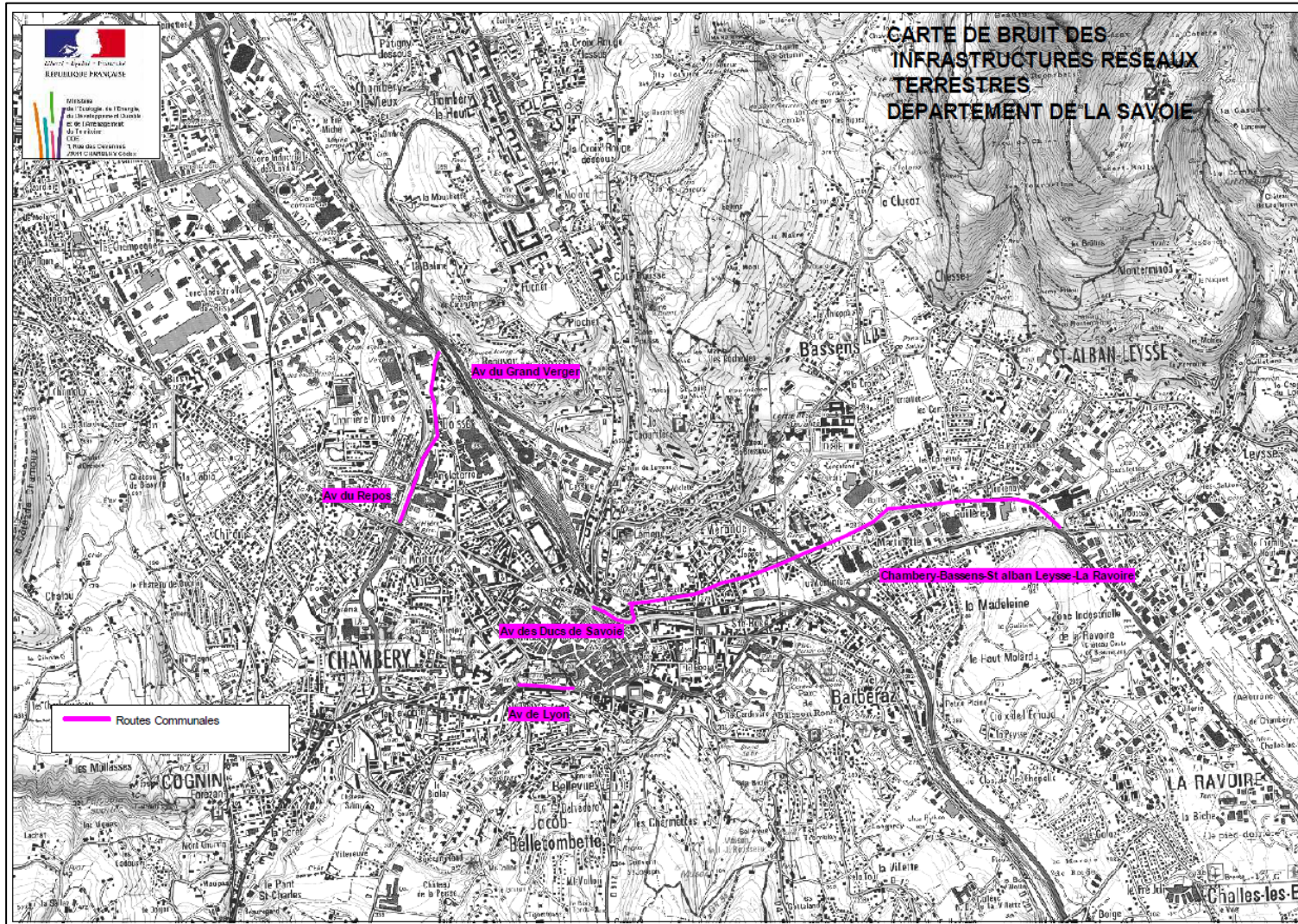


La présente délibération, à supposer que celle-ci fasse grief, peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa publication, d'un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de Grenoble (2 place de Verdun, Boîte postale 1135, 38022 Grenoble Cedex) ou d'un recours gracieux auprès de la commune, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra elle-même être déférée à ce même tribunal administratif dans un délai de deux mois.

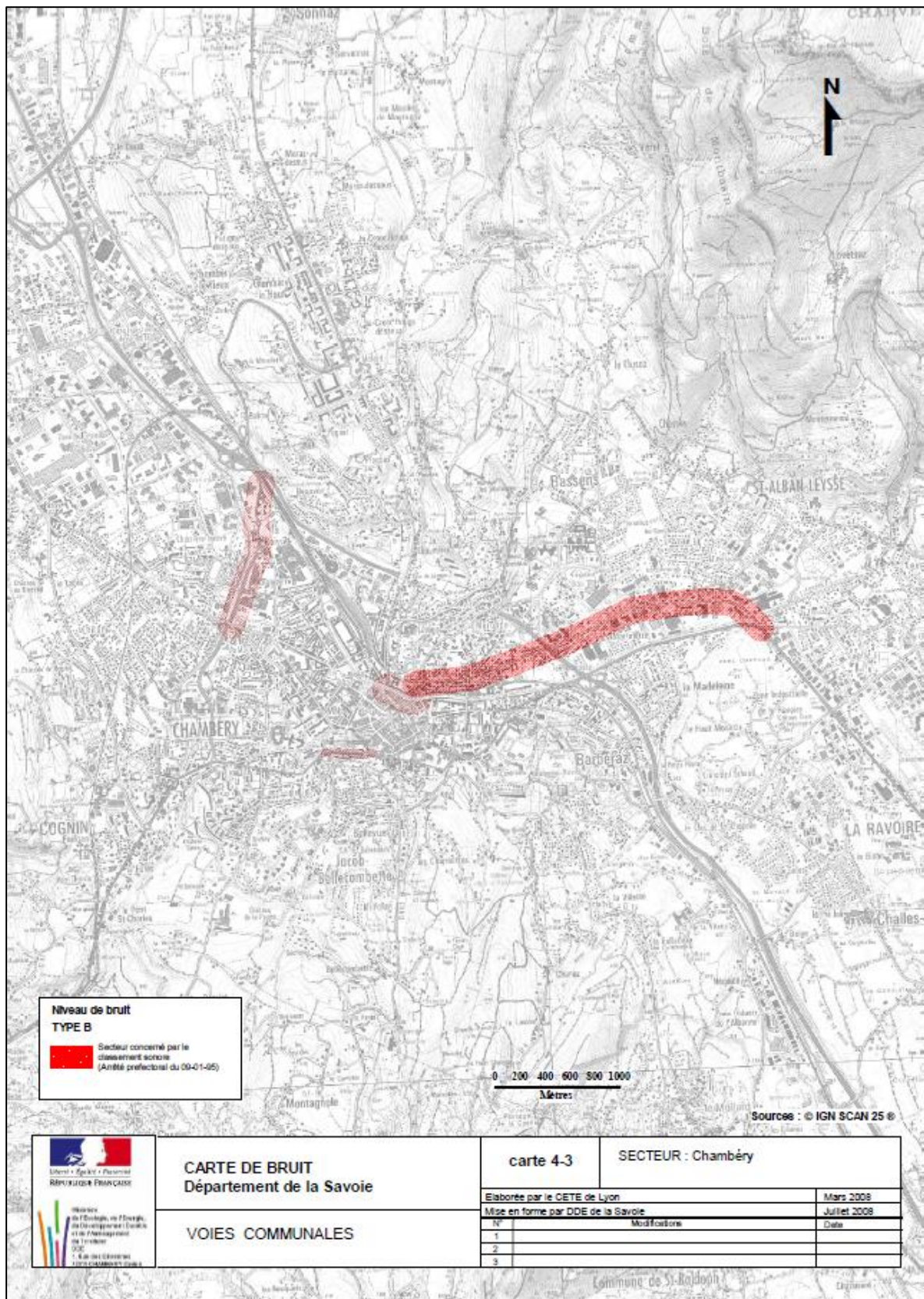
2. Délibération de La Motte-Servolex

3. Délibération de Chambéry

4. Localisation des infrastructures concernées par la 1^{ère} échéance



5. Localisation des infrastructures concernées par la 2^{ème} échéance



6. Localisation des infrastructures concernées par la 3^{ème} échéance

