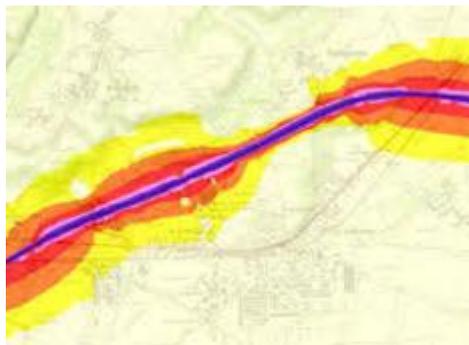


Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures de Grand Chambéry

PPBE

4^{ème} échéance 2024-2029



Version approuvée du 22 mai 2025

Directive n°2002/49/CE

relative à l'évaluation et à la gestion
du bruit dans l'environnement

SOMMAIRE

Résumé non technique	3
0. Introduction	4
1. Rapport de présentation	9
2. Prise en compte des « zones calmes »	14
3. Objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées	15
4. Bilan des actions entreprises sur les dix dernières années	15
5. Programme d'action de prévention et de réduction des nuisances pour les cinq années à venir	21
6. Bilan de la concertation	25

Résumé non technique

Dans le cadre de l'application de la Directive Européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, les grandes agglomérations et grandes infrastructures de transports terrestres doivent faire l'objet de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

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

Les textes de transposition de la directive ont été codifiés aux articles L.572-1 et suivants, R.572-1 et suivants, ainsi qu'à l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Sont notamment visées par les textes, les infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules par an.

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, les cartes de bruit stratégiques de quatrième échéance du département de la Savoie ont été approuvées et publiées le 1^{er} juillet 2022.

La seconde étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées depuis 10 ans et citées dans le cadre du précédent PPBE arrêté le 27 juin 2019.

La troisième et dernière étape a consisté à recenser une liste d'actions permettant d'abaisser l'exposition sonore de nos concitoyens et à les organiser dans un programme global d'actions sur la période 2024-2029.

A cette fin, la collectivité de Grand Chambéry, envisage de mener des actions selon 3 axes adaptés en fonction du bilan des précédent PPBE :

Axe 1 : aménagements de sécurité et déploiement de la « ville 30 »

Axe 2 : développement des modes doux

Axe 3 : développement du covoiturage

Axe 4 : Diverses actions dans les communes

Axe 5 : Développement des transports en commun

Le présent projet de PPBE a été validé en Conseil communautaire du 13 février 2025.

Conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement, le présent projet de PPBE a été mis à la consultation du public. Cette consultation s'est tenue du 17 février au 17 avril 2025. Les citoyens ont eu la possibilité de consulter le projet de PPBE sur le site internet de la collectivité et de consigner leurs remarques sur un registre numérique prévu à cet effet.

Le PPBE a été approuvé lors du Conseil Communautaire du 22 mai 2025.

0. Introduction

0.1 Le bruit : définition

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.

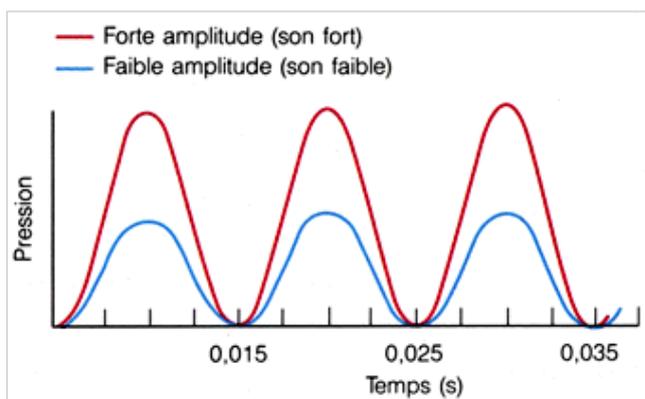
La fréquence

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).



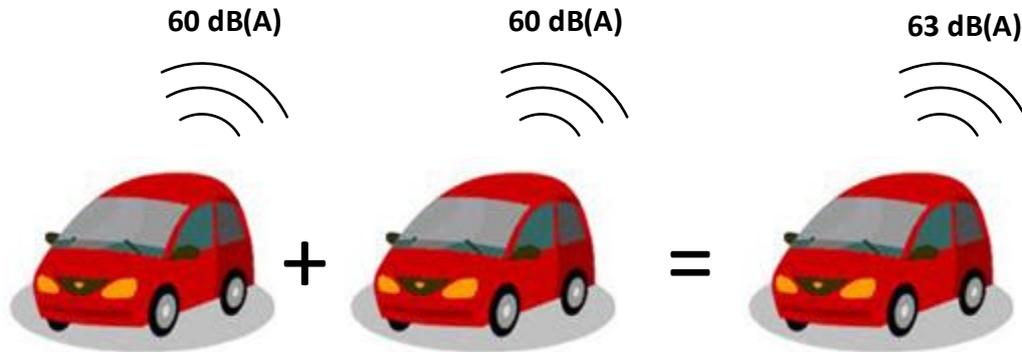
L'intensité

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.

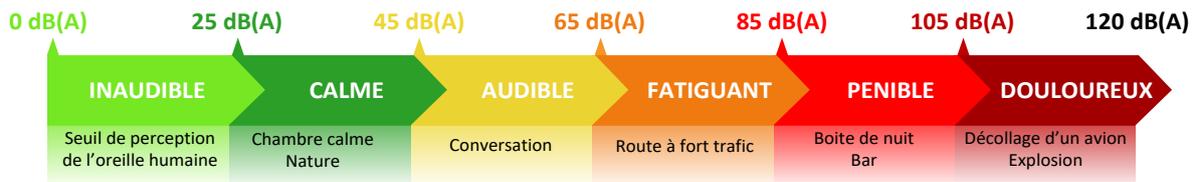


Le décibel

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.



0.2 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, gêne à la concentration...).

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 deçà des niveaux reconnus comme étant dangereux pour l'appareil auditif.

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.

Les effets d'interférence

La réalisation de certaines tâches exigeant une forte concentration peut être perturbée par un environnement sonore trop important. Cette gêne 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.

0.3 Contexte réglementaire

La Directive européenne 2002/49/CE (dite « Directive Bruit ») vise à établir une approche destinée à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles liés au bruit dans l'environnement. Cette réglementation européenne impose l'élaboration tous les 5 ans, à échéance fixe, des cartes de bruit stratégiques (CBS) selon des méthodes d'évaluation communes, puis de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour prévenir et si possible réduire les effets sonores.

Les infrastructures concernées par cette réglementation répondent notamment aux critères suivants :

- Les infrastructures routières supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an
- Les agglomérations de plus de 100 000 habitants

0.4 Les cartes de bruit

Les cartes de bruit permettent de visualiser le niveau moyen annuel d'exposition au bruit et d'identifier la contribution des infrastructures routières.

Plusieurs types de cartes ont été réalisés. Leur dénomination, type a, b et c nommée par la directive européenne, est expliqué ci-après.

	<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 pallier 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 pallier 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>

Les estimations des personnes exposées données ci-après, sont des valeurs statistiques issues de modélisation.

Ces valeurs restent très théoriques dans la mesure où :

- Les habitations et bâtiments sensibles ayant fait l'objet de traitement de façades par le passé sont comptabilisés bien qu'ils soient aujourd'hui isolés du bruit ;
- Les niveaux de bruit sont calculés sur la base d'une modélisation dans laquelle peuvent subsister des incertitudes

0.5 Les PPBE

Un précédent PPBE a été établi en 2019 pour les deuxième et troisième échéance (2013-2018 et 2018- 2023).

Le présent PPBE relatif aux infrastructures routières communales et communautaires de Grand chambéry porte sur la 4^{ème} échéance (2024-2029).

1. Rapport de présentation

1.1 Infrastructures concernées

Le présent PPBE concerne les voies routières communales et communautaires supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules.

Ainsi, le réseau concerné est le suivant :

Voie du réseau concerné	
Commune	Rue
La Motte Servolex	Av Costa de Beauregard
Chambéry	Av Alsace Lorraine
Saint Alban Leysse	Av de Chambéry
Chambéry	Av de la Boisse
Chambéry	Av de Lyon
Chambéry	Av de Mérande
Chambéry	Av de Turin
Chambéry	Av des Bernardines
Chambéry	Av des Ducs
Chambéry	Av du Dct Desfrançois
Chambéry	Av du Comte Vert
Chambéry	Av du Grand Verger
Chambéry	Av du Pré Renaud
Chambéry	Av Jean Jaurès
Chambéry	Av Maréchal Leclerc
Chambéry	Av Marius Berroir
Chambéry	Bd de Lemenc
Chambéry	Ch de la Chevalière
Chambéry	Fg Maché
Chambéry	Fg Montmélian
Chambéry	Fg Reclus
Chambéry	Pl Caffé
Chambéry	Pl de la Gare
Chambéry	Pl de la Libération
Chambéry	Pl du 8 Mai 1945
Chambéry	Pl du Centenaire

Voie du réseau concerné	
Chambéry	PI du Palais de Justice
Chambéry	PI du Stade
Chambéry	PI Maché
Chambéry	PI Monge
Chambéry	PI Pierre de Coubertin
Chambéry	PI St Pierre de Maché
Chambéry	PI S. Allende
Chambéry	Quai Ch Ravet
Chambéry	Quai Ch Roissard
Chambéry	Quai des Allobroges
Chambéry	Quai du 11 Novembre
Chambéry	Quai du Jeu de Paume
Chambéry	Quai Poincarré
Chambéry	Quai Borrel
Chambéry	R André Jacques
Chambéry	R. Costa de Beauregard
Chambéry	R de la Banque
La Motte Servolex	R des Allobroges
La Motte Servolex	R des Epinettes
Chambéry	R Favre
Chambéry	R Frézier
Chambéry	R Michaud
La Ravoire	R Richelieu
Chambéry	R Sommeiller
Chambéry	Rpt JJ Rousseau
La Ravoire	Rte de Barby
Chambéry	Rte de Challes

1.2 Synthèse des résultats de la cartographie

Les cartes de type a et c des voies concernées sont présentées en annexe.

Analyse des cartes de type a

L'analyse des cartes de type a, représentant l'exposition aux différents niveaux de bruit, a permis d'extraire les résultats figurant dans les tableaux suivants. Ces tableaux indiquent,

selon les indicateurs Lden et Ln, la répartition de la population exposée ainsi que le nombre d'établissements de santé et d'enseignement potentiellement impactés par tranche de niveau de bruit.

Exposition aux routes de Grand Chambéry > 3 millions véh/an			
Lden dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
55 à 60	6102	15	26
60 à 65	5152	4	13
65 à 70	3856	9	11
70 à 75	1214	0	1
>75	2	0	0
Total >55	16326	28	51

Exposition aux routes de Grand Chambéry > 3 millions véh/an			
Ln dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
50 à 55	4980	25	40
55 à 60	4015	17	26
60 à 65	839	12	13
65 à 70	10	10	11
>70	0	0	1
Total >50	9844	64	91

Analyse des cartes de type c

Les cartes de type c, mettent en évidence les secteurs en dépassement des valeurs limites.

L'analyse des cartes de type c, a permis d'extraire les résultats figurant dans les tableaux suivants. Ces tableaux indiquent, selon les indicateurs Lden et Ln, la répartition de la population exposée aux dépassements des valeurs limites, ainsi que le nombre d'établissements de santé et d'enseignement dépassant potentiellement ces valeurs.

Exposition aux routes de Grand Chambéry > 3 millions véh/an			
Lden dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
> valeur limite de 68	2793	1	2

Exposition aux routes de Grand Chambéry > 3 millions véh/an			
Ln dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
> valeur limite de 62	198	11	17

Evaluation des effets nuisibles

Publiées en 2018, des informations statistiques provenant des Lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sur le bruit dans l'environnement mettent en avant les relations dose-effet des effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. L'arrêté du 4 avril 2006 modifié, relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement introduit une méthode de quantification des personnes exposées à trois de ces effets nuisibles : la cardiopathie ischémique (correspondant aux codes BA40 à BA6Z de la classification internationale ICD-11 de l'OMS), la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil.

Le nombre de personnes affectées par ces effets nuisibles est détaillé par effet nuisible et par infrastructure.

Axe	Nombre de personnes affectées par des effets nuisibles		
Voie	Cardiopathie ischémique	Forte gêne	Forte perturbation du sommeil
Av Alsace Lorraine	0	51	12
Av Costa de Beauregard	0	50	10
Av de Chambéry	0	11	2
Av de la Boisse	0	64	15
Av de Lyon	4	355	88
Av de Mérande	1	144	31
Av de Turin	3	290	66
Av des Bernardines	0	60	13
Av des Ducs	0	76	19
Av du Dct Desfrançois	0	93	20
Av du Comte Vert	1	184	47
Av du Grand Verger	0	1	0
Av du Pré Renaud	0	74	3
Av Jean Jaurès	2	172	39
Av Maréchal Leclerc	0	18	5

Av Marius Berroir	0	39	8
Bd de Lemenc	0	49	6
Ch de la Chevalière	0	15	2
Fg Maché	0	61	10
Fg Montmélian	0	78	18
Fg Reclus	0	22	6
Pl Caffé	0	29	5
Pl de la Gare	0	4	0
Pl de la Libération	0	45	10
Pl du 8 Mai 1945	0	19	4
Pl du Centenaire	0	2	0
Pl du Palais de Justice	0	2	0
Pl du Stade	0	20	2
Pl Maché	0	6	0
Pl Monge	0	23	4
Pl Pierre de Coubertin	0	1	0
Pl St Pierre de Maché	0	15	3
Pl S. Allende	0	12	1
Quai Ch Ravet	1	92	18
Quai Ch Roissard	0	107	28
Quai des Allobroges	1	153	37
Quai du 11 Novembre	0	48	10
Quai du Jeu de Paume	0	67	13
Quai Poincaré	0	61	7
Quai Borrel	0	70	11

R André Jacques	0	50	8
R. Costa de Beauregard	0	68	16
R de la Banque	0	29	7
R des Allobroges	0	20	3
R des Epinettes	0	0	0
R Favre	0	44	10
R Frézier	0	17	1
R Michaud	0	54	13
R Richelieu	0	17	4
R Sommeiller	0	26	8
Rpt JJ Rousseau	0	10	1
Rte de Barby	0	13	3
Rte de Challes	0	6	1

2. Prise en compte des « zones calmes »

2.1 Objectifs de préservation des zones calmes

Les zones calmes sont définies dans l'article L.572-6 du Code de l'environnement, comme des « 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 objectifs sont de préserver les zones calmes du fait de leur faible exposition au bruit.

2.2 Détermination des zones calmes

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'espaces de détente ombragés et d'aménagements paysagers avec la mise en place de bancs et de chaises. 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.

Plus globalement, l'agglomération est entourée de 2 parc naturels régionaux (Bauges et Chartreuse) ainsi que de zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique et de sites Natura 2000, qui constituent une richesse environnementale importante.

3. Objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées

En France, les valeurs limites retenues pour les routes sont de L_{den} (dBA) = 68 ; L_n (dBA) = 62. L'objectif de la rédaction des PPBE est de mettre en œuvre les actions nécessaires pour que les niveaux sonores soient ramenés en dessous des valeurs limites. Les mesures prises pour réduire au maximum ces dépassements sont présentées ci-dessous avec tout d'abord un bilan des actions des derniers PPBE sur les dix dernières années et des actions à mettre en œuvre pour les 5 ans à venir.

4. Bilan des actions entreprises sur les dix dernières années

Actions transversales :

- La création en 2024 du syndicat mixte des mobilités de l'Ouest Savoyard (SYMOS), en collaboration avec les EPCI voisins de Grand Lac et Cœur de Savoie et en lien avec la Région et le Département, vise à assurer une coordination renforcée de l'offre de transport sur le grand bassin de vie et fluidifier l'ensemble des déplacements. Les actions entreprises dans ce cadre (études, communication, tarification, nouvelles offres ...) concourront à limiter l'impact des déplacements sur la qualité de vie (pollution, sécurité et bruit notamment).
- En partenariat avec la Région et SNCF, Grand Chambéry mène depuis quelques années des études pour améliorer la desserte ferroviaire sur son territoire. Ce projet de TER cadencé a obtenu la labellisation SERM de l'Etat au printemps 2024. Dans ce cadre, la SGP (société des Grands Projets) prendra dès 2025 la coordination des études. Les objectifs poursuivis concernant notamment l'ouverture de nouvelles haltes ferroviaires

et l'amélioration des fréquences des trains. SNCF se charge en outre des études d'impact bruit dans ce cadre.

- Grand Chambéry, en lien avec les territoires voisins, prépare la mise en œuvre d'une future ZFE sur son territoire, au printemps 2025. Ces nouvelles mesures devraient permettre de restreindre la circulation des véhicules les plus anciens et plus bruyants sur le territoire. Des dispositifs d'accompagnement de la population seront déployés en parallèle.

Axe 1 : Développer les transports collectifs		
Objectif : Le développement des transports collectifs permet en zone urbaine d'inciter au report modal favorisant ainsi la baisse du trafic automobile et par voie de conséquence le bruit routier.		
Actions réalisées	Date	Budget
<ul style="list-style-type: none"> • 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), 	2013	8 M€
<ul style="list-style-type: none"> • Un 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 a été mis en place 	2016	200 k€
<ul style="list-style-type: none"> • Le développement des carrefours dotés d'un système de priorité pour les bus, 	2014 - 2023	
<ul style="list-style-type: none"> • La suppression du centre d'échange des bus urbains Boulevard de la Colonne (régulation des bus en extrémité de lignes avec des densités urbaines moindres et des impacts sonores plus faibles), 	2016	
<ul style="list-style-type: none"> • 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, 	2014	1 M€
<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	2019	10 M€
<ul style="list-style-type: none"> • Une nouvelle application mobile multimodale Synchro (calcul d'itinéraires tous modes, achat de titres, infos trafic en temps réel ...) 	2019	60 K€

<ul style="list-style-type: none"> • L'amélioration des lignes Synchro Montagne vers les stations (fonctionnement hiver et été, augmentation de l'offre, baisse très importante des tarifs) pour réduire le trafic traversant les communes des Bauges • La réalisation d'un site propre bus sur l'avenue des Ducs, utilisé par 6 lignes du réseau, dont 2 lignes Chronos B et D. • Le renfort des lignes structurantes Chrono A, B, C et D par l'augmentation des fréquences (un bus toutes les 6 à 10 min en heures de pointe) • La mise en service de dessertes bus attractives dans les quartiers des Monts et du Biollay, pour remplacer la voiture pour les trajets courts vers le centre-ville • La mise en circulation de 15 nouveaux bus de motorisation bioGNV en remplacement d'anciens véhicules diesel, marquant le lancement de la transition énergétique de la flotte vers des véhicules bas carbone. 	2019 – 2024	100 K€
	2022	200 K€
	2023	700 K€
	2024	100 K€
	2024	6 M€

Axe 2 : Développer les modes doux

Objectif :

Le développement de l'usage du vélo permet en zone urbaine d'inciter au report modal favorisant ainsi la baisse du trafic automobile et par voie de conséquence le bruit routier.

Actions réalisées	Date	Budget
<ul style="list-style-type: none"> • La réalisation de plus de 100 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 traversée cyclable en site propre de Chambéry le long de La Leysse entre le carrefour des Allobroges et le Palais de Justice ainsi qu'avenue des Ducs et quai Borrel, • La réalisation d'une piste cyclable avenue du Prérenaud à La Ravoire • Le déploiement du nouveau réseau vélo structurant « les pistes bleues », dans toute l'agglomération • L'aménagement de la continuité de l'avenue verte par le passage en site propre sous le pont de La Trousse à Saint Alban Leysse 	2018 et 2022	2 M€
	2024	400 k€
	2024	300 K€
	2024	600 k€
	2024	60 K€

<ul style="list-style-type: none"> • L'intégration du territoire des Bauges au Schéma Directeur Vélo de Grand Chambéry. • Le renfort de la flotte de VAE en location à la vélostation pour faciliter l'accès à un vélo au plus grand nombre. 	2024	100 K€
--	------	--------

Axe 3 : Modérer le trafic routier		
Objectif :		
En complément du développement des transports collectifs et de l'usage du vélo, d'autres actions en lien avec l'usage de l'automobile participent à la réduction et à la modération du trafic routier réduisant ainsi le bruit routier.		
Actions réalisées	Date	Budget
<ul style="list-style-type: none"> • La mise en place d'une hiérarchisation du réseau routier structurant avec pour objectifs suivants : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. 	2017	
<ul style="list-style-type: none"> • La mise en place d'un service de covoiturage destiné aux villages situés sur les plateaux non desservis par les transports collectifs 	2018-2023	100 k€
<ul style="list-style-type: none"> • La mise en place d'un système d'incitation financière au covoiturage pour les trajets de plus de 5 kms avec pour origine et destination l'espace de Métropole Savoie 	2023-2024	30 k€/an
<ul style="list-style-type: none"> • 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 de 500 places avec pour conséquence directe la diminution du trafic en centre-ville aux abords de la gare, 	2019	10 M€
<ul style="list-style-type: none"> • La création de 2 aires de covoiturage en bordure immédiate de VRU : Cassine et Villarcher 	2021 et 2022	600 k€
<ul style="list-style-type: none"> • La mise en place de nouvelles zones piétonnes (Boulevard de la Colonne, rue de Boigne proche des Éléphants, rue de la République), 	2018 à 2023	
<ul style="list-style-type: none"> • La poursuite du déploiement des lignes de covoiturage spontané pour relier les communes périphériques au centre-ville ou aux lignes Chronos 		
<ul style="list-style-type: none"> • La montée au capital de la SCOP d'autopartage Citiz pour soutenir son développement (achat de nouveaux véhicules et implantations de nouvelles stations) 	2023 – 2024	150 K€
	2024	75 K€

Axe 4 : Aménagement de sécurité concourant à une baisse des vitesses**Objectif :**

Les aménagements de sécurité réalisés sur les voiries de l'agglomération ont pour objectif de favoriser les circulations apaisées.

Ces aménagements permettent également une réduction significative des vitesses engendrant une diminution de l'exposition sonore des riverains.

Actions réalisées	Date	Budget
<ul style="list-style-type: none">• Requalification de la RD1006 entre La Garatte et La Trousse destinée à fluidifier et à sécuriser les déplacements	2022-2023	5 M€
<ul style="list-style-type: none">• Généralisation de la « ville 30 » sur la commune de Chambéry,	2023-2024	
<ul style="list-style-type: none">• Challes les eaux : aménagement de l'entrée de ville route de Barby	2015	100 k€
<ul style="list-style-type: none">• Cognin : aménagement de sécurité rue de la Digue	2015-2020	500 k€
<ul style="list-style-type: none">• La Ravoire : aménagement d'un carrefour à feux rue de la Biche / RD5	2015	400 k€
<ul style="list-style-type: none">• La Motte Servolex : aménagement du carrefour des portiques	2015	300 k€
<ul style="list-style-type: none">• La Motte Servolex : réalisation d'un trottoir rue de la Teissonnière	2016	100 k€
<ul style="list-style-type: none">• Saint Jeoire Prieuré : aménagement du carrefour à feux de La Gabelle	2017	300 k€
<ul style="list-style-type: none">• Barberaz : aménagement de la rue du stade	2017	700 k€
<ul style="list-style-type: none">• Barby : sécurisation rue du Prédé	2018-2020	300 k€
<ul style="list-style-type: none">• Chambéry : aménagement de sécurité rue des Bernardines	2019	400 k€
<ul style="list-style-type: none">• Saint Baldoph : aménagement de l'entrée de ville avenue des Chevaliers Tireurs	2020	600 k€
<ul style="list-style-type: none">• Chambéry : aménagement rue du Commandant Bulle – Goléron	2020	200 k€
<ul style="list-style-type: none">• Chambéry : aménagement rue du stade / rue du Revard	2020	100 k€
<ul style="list-style-type: none">• Jacob-Becombette : aménagement de l'avenue de la Grande Chartreuse	2021-2022	
<ul style="list-style-type: none">• Bassens : aménagement de la rue de Gonrat	2021	500 k€
<ul style="list-style-type: none">• Chambéry : aménagement avenue des Landiers / carrefour Pré Pagnon	2022-2023	400 k€
<ul style="list-style-type: none">• La Ravoire : aménagement du carrefour du Bois noir	2023	200 k€
<ul style="list-style-type: none">• Chambéry : aménagement du boulevard de Bellevue	2022-2024	1 M€
<ul style="list-style-type: none">• Saint Baldoph : aménagement de la route d'Apremont	2024	500 k€

Axe 5 : Diverses actions dans les communes**Objectif :**

Actions réalisées	Date	Budget
<p><u>Actions menées par la ville de Chambéry</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Le remplacement de VL thermique par des VL électriques ainsi que l'achat de vélo électrique pour décarbonner la flotte - La réalisation d'un schéma directeur des espaces publics - La réalisation de schéma directeur piéton et aménagements afin de favoriser la marche au quotidien pour les habitants - Le projet de ville apaisée avec la mise en place de zone 30 sur 80% du linéaire de voirie de la ville - Divers projets de réaménagement de voirie pour favoriser les circulations douces - La suppression de places de stationnement Avenue des Ducs, Quai Borel et Quai Ravet <p><u>Actions menées par la ville de La Motte-Servolex</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 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, - La ville est équipée d'un radar pédagogique mobile qui est installé par périodes sur divers emplacements afin de sensibiliser les automobilistes <p><u>Actions menées par la ville de La Ravoire</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - L'achat de 4 véhicules électriques et GPL depuis 2010 (réduction des émissions de bruit), - L'encouragement du développement du parc des véhicules électriques, par l'installation de 2 bornes de recharges pour véhicules électriques sur le territoire communal, - Le déploiement de plusieurs zones apaisées avec limitation des vitesses à 20 ou 30 km/h : Montlevin / Eglise / Concorde / Zola / Costa de Beauregard / Napoléon 1° / République / Duguesclin / victor hugo / Mont St Michel - La mise en place d'un radar pédagogique avec rotation sur divers secteurs de la ville 		

<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation du mail piétonnier devant le parking Silo et d'un grand espace vert dans la ZAC, 		
<p><u>Actions menées par la ville de Saint Alban Leysse</u></p>		
<ul style="list-style-type: none"> - Plusieurs aménagements de sécurité permettant de faire ralentir et de donner davantage d'espaces aux modes doux (piétons/cyclistes) : rue du Stade, route de la Bathie, route de Vérel et route de Chesses - Aménagement qualitatif de placettes ou lieux de rencontre : place de Leysse ou rue de l'Eglise. - Achat de vélos électriques depuis 2017 (Type Partner et Nissan LF) 		

5. Programme d'action de prévention et de réduction des nuisances pour les cinq années à venir

5.1 Description des actions prévues ou en cours de réalisation

Axe 1 : Aménagements de sécurité et déploiement de la « ville 30 »		
<p>Objectif : Les aménagements de sécurité réalisés sur les voiries de l'agglomération ont pour objectif de favoriser les circulations apaisées. Il en est de même pour la baisse généralisée des vitesses en ville avec l'instauration de la « ville 30 ». Ces aménagements permettent une diminution de l'exposition sonore des riverains.</p>		
Actions prévues ou en cours de réalisation	Date	Budget
<ul style="list-style-type: none"> • Généralisation de la « ville 30 » sur la commune de Chambéry • Chambéry : Projet important de réaménagement de l'espace public pour une ville apaisée : Rue du Théâtre, Avenue du Général de Gaulle et rue de Boigne • Bassens : aménagement d'un carrefour giratoire au niveau du centre commercial Carrefour / Galion • Challes les eaux : aménagement de la rue Clémenceau • Chambéry : mise en place d'un nouveau plan de circulation dans le secteur centre nord de la ville (quartier Vétrotex) ayant pour but de supprimer les engorgements quotidiens dans ce secteur et sur la VRU au niveau de l'échangeur de la Boisse 	2024-2029 2024-2028 2024 2026 2024-2028	 800 k€ 300 k€ 10 M€

<ul style="list-style-type: none"> • Chambéry : aménagement de l'avenue de la Grande Chartreuse 	2024-2025	500 k€
<ul style="list-style-type: none"> • Chambéry : aménagement de la montée de Bellevue 	2025-2026	800 k€
<ul style="list-style-type: none"> • La Ravoire : RD201 aménagement de sécurité carrefour de Vilette 	2025	200 k€
<ul style="list-style-type: none"> • Saint Alabn Leysse : requalification de la rue des Ecoles 	2026	300 k€
<ul style="list-style-type: none"> • Saint Baldoph : route d'Apremont aménagement de l'entrée de ville côté Nord 	2026	400 k€
<ul style="list-style-type: none"> • Vimines : RD47 aménagement du carrefour des Perriers 	2026	200 k€

Axe 2 : Développement des modes doux

Objectif :

Le développement de l'usage du vélo permet en zone urbaine d'inciter au report modal favorisant ainsi la baisse du trafic automobile et par voie de conséquence le bruit routier.

Actions prévues ou en cours de réalisation	Date	Budget
<ul style="list-style-type: none"> • RD1006 La Garatte – Roc Noir : aménagement d'une piste cyclable côté est de la route – commune de La Ravoire 	2026	1 M€
<ul style="list-style-type: none"> • Traversée de Chambéry : aménagement d'une piste cyclable quai Poincaré 	2029	
<ul style="list-style-type: none"> • Chambéry : giratoire du stade + avenue du Conte Vert + avenue Jean Jaurès 	2026-2028	1.5 M€
<ul style="list-style-type: none"> • RD9 Liaison cyclable Massettes/Médipole – Avenue verte VRU 	2027	400 k€
<ul style="list-style-type: none"> • Montée de Mendès France / accès Chambéry le Haut 	2029	1 M€
<ul style="list-style-type: none"> • La Ravoire : avenue du Pré Renaud giratoire Super U – Roc Noir 	2027	500 k€

Axe 3 : Développement du covoiturage

Objectif :

Le covoiturage permet de réduire le nombre de voitures sur les axes et donc le trafic routier réduisant ainsi le bruit routier.

Actions prévues ou en cours de réalisation	Date	Budget
<p>Les 3 EPCI Grand Lac, Cœur de Savoie et Grand chambéry ont décidé de se réunir pour définir et proposer un dispositif commun de covoiturage, sur leurs territoires respectifs.</p> <p>Un unique marché a été contracté avec la société Blablacardaily qui occupe la fonction d'opérateur de covoiturage.</p>	2024-2029	30 k€/an/EPCI + 140/an pour le département

<p>Le dispositif de gratification du covoiturage répond aux principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des trajets gratuits pour les passagers ; • une rétribution du conducteur à hauteur de 0,1 € par kilomètre et par passager avec un minimum de 2€ pour les trajets de moins de 20kms • une distance minimale de 5 km afin de ne pas concurrencer d'autres formes de déplacements (transports en commun, modes actifs) ; la distance maximale est le périmètre des 3 AOM. • Une origine et une destination à l'intérieur du périmètre des 3 AOM 		
---	--	--

Axe 4 : Diverses actions dans les communes		
Objectif :		
Actions prévues ou en cours de réalisation	Date	Budget
<p><u>Actions menée par Grand chambéry</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - La Voie Rapide Urbaine est toujours très fréquentée notamment en semaine aux heures de pointe. Afin d'améliorer la sécurité, de réduire la pollution mais aussi de diminuer les nuisances sonores pour les riverains, Grand chambéry a proposé au Préfet de limiter la vitesse à 70 km/h en période de forte affluence dès lors qu'un niveau de trafic est atteint. <p><u>Actions menées par la ville de Chambéry</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Continuer le renouvellement du matériel de la ville pour décarboner la flotte de véhicules ainsi que le petit matériel - Révision du Plan de Déplacement Mobilités de la ville - Projet de désimperméabilisation des espaces publics - Projet Citergie : 3 étoiles attendues en 2024 <p><u>Actions menées par la ville de La Motte servolex</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Chaque étude d'aménagement d'espace public intègre la création d'espace partagés au profit des modes doux 		

<ul style="list-style-type: none"> - Elargissement de la limitation à 30 km/h - Les parkings réhabilités sont systématiquement désimperméabilisés <p><u>Actions menées par la ville de La Ravoire</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fin du réaménagement du centre-ville en Eco quartier à travers une ZAC jusqu'en 2037. - Déploiement de zones apaisées avec limitation des vitesses à 20 ou 30 km/h, - Mise en place régulière d'un radar pédagogique avec rotation sur divers secteurs de la ville, <p><u>Actions menées par la ville de Saint Alban Leysse</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Déploiement de zones apaisées avec limitations à 20 ou 30 km/h - Mise en place de chaudière route de Vérel et de Saint Saturnin - Aménagement complet de la rue des Ecoles et de la rue du Commandant Hospital, ainsi que de la rue du Granier en partie basse - Achat d'un véhicule électrique pour compléter le parc 		
---	--	--

Axe 5 : Développement des transports en commun		
<p>Objectif : Le développement des transports en commune permet d'inciter au report modal favorisant ainsi la baisse du trafic automobile et par voie de conséquence le bruit routier. L'évolution du matériel roulant permet aussi de réduire les nuisances causées par les bus.</p>		
Actions prévues ou en cours de réalisation	Date	Budget
<ul style="list-style-type: none"> • Mise en service d'une ligne express pour améliorer la desserte de la zone d'activité de Technolac depuis la gare de Chambéry 	2025	100 K€
<ul style="list-style-type: none"> • Le déploiement d'un nouveau service de transport à la demande TAD pour desservir les communes périphériques et le territoire des Bauges 	2025	400 K€
<ul style="list-style-type: none"> • L'expérimentation d'un TAD dédié aux actifs en horaires décalés, pour rejoindre facilement les zones d'emplois, sans voiture. 	2025	100 K€
<ul style="list-style-type: none"> • La poursuite de la transition énergétique du parc de bus, avec l'achat de 5 bus BioGNV par an et l'intégration à la flotte de 5 nouveaux bus électriques. Ces nouvelles motorisations sont bien plus silencieuses que le diesel. 	2025 – 2029	35 M€
<ul style="list-style-type: none"> • Construction d'un nouveau dépôt de bus, dans une zone industrielle et commerciale, afin de limiter les nuisances 	2029	30 M€

de l'activité sur le site actuel en pleine reconversion urbaine.		
--	--	--

5.2 Motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et analyse des coûts/avantages attendus

Le potentiel de développement de l'usage du vélo en ville est important. C'est donc un axe majeur d'intervention pour les 5 années à venir.

Il en est de même pour le développement du covoiturage qui par l'intermédiaire de l'incitation financière et de la promotion qui en est faite doit progressivement croître et devenir plus naturel pour les trajets domicile – travail compris entre 5 et 30 kms.

D'autre part, une étude pour le lancement de la transition de la flotte de bus de Grand Chambéry a été réalisée en 2023, permettant d'identifier les leviers d'actions opportuns pour limiter l'impact du réseau de bus sur l'environnement. Ainsi, l'ensemble de la flotte, 100% diesel jusqu'à présent, sera renouvelée progressivement par du matériel BioGNV et électrique, en cohérence avec la construction des infrastructures nécessaires, dont notamment le nouveau dépôt de bus.

Enfin, la ville de Chambéry ayant décidé récemment de passer en « ville 30 » avec 80% des rues limitées à 30 km/h, il convient de poursuivre la réalisation d'aménagements de sécurité adaptés pour rendre crédible et pérenne ces limitations de vitesse.

D'autres villes de l'agglomération chambérienne pourraient également passer en « ville 30 ». La généralisation du 30 km/h en ville permet d'améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables (piétons, cycles) mais aussi de réduire sensiblement les nuisances sonores.

5.3 Estimation du nombre de personnes concernées par une diminution du bruit suite aux mesures prévues dans le PPBE

Les actions visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement inscrites dans le présent PPBE permettront de réduire les nuisances sonores dues à la circulation routière.

Néanmoins, il paraît difficile de quantifier le nombre de personnes concernées par une diminution du bruit.

6. Bilan de la concertation

6.1 Modalités de la concertation

Conformément à l'article R 572-9 du Code de l'environnement, ce présent PPBE a été mis en consultation du public pendant une durée de deux mois du 17 février au 17 avril 2025.

Le projet de PPBE a été mis à la disposition du public par voie électronique sur le site internet de l'agglomération avec possibilités d'émettre des avis numériques.

6.2 Remarques du public

Lors de cette consultation, 89 personnes se sont exprimés par voie électronique en émettant un avis numérique

Le tableau suivant synthétise les observations reçues par Grand Chambéry dans le cadre de la mise à disposition du public du PPBE.

Numéro par ordre de date de réception	Objet de la remarque
1	Nuisances sonores avenue du Conte vert à Chambéry
2	Nuisances sonores et vitesses rue de Joigny à La Ravoire
3	Bruit aéroport de Chambéry
4	Bruit aérodrome de Challes les eaux
5	Bruit et pollution VRU
6	Besoin de stopper la croissance de population et d'arrêter de construire pour diminuer les nuisance sonores et la pollution
7	Bruit VRU : demande de passage à 70 km/h
8	Bruit des bus : annonces sonores à l'extérieur des bus
9	Document intéressant
10	Bruit VRU
11	Manque cartes
12	Parc de stationnement vélos insuffisants Bruit et pollution VRU passage à 70 km/h Desserte de Technolac : besoin d'une ligne directe depuis le sud de l'agglomération
13	Bruit VRU : besoin de mur anti-bruit
14	Bruit motos en face du lycée Monge : demande d'installation de radars sonores et de sanctions
15	Bruit VRU, autoroute et aéroport Chambéry

16	Bruit ramassage des poubelles à 6h et ambulances et pompiers
17	Bruit VRU
18	Bruit aéroport de Chambéry et hélicoptère hôpital
19	Nuisances sonores avenue du Conte vert à Chambéry
20	Nuisances sonores traversée de Saint Jeoire : demande de gratuité de l'autoroute ou une limitation à 90 km/h au lieu des 110 km/h actuellement
21	Demande de radars sonores dans la ville et de sensibiliser les véhicules prioritaires afin de moins utiliser leurs dispositifs sonores
22	Bruit aéroport de Chambéry
23	Bruit VRU : demande de limitation à 70 km/h Demande d'interdiction de survol du bassin chambérien par les avions de chasse
24	Nuisance sonores liés au ramassage des déchets avant 7h le matin
25	Demande d'actions pour réduire le bruit liés aux passages de trains dans l'agglomération
26	Besoin de renforcer les lignes TER pour moins de véhicules sur les routes
27	Limiter à 30 km/h la vitesse en ville La suppression des feux en ville permettrait de diminuer les nuisances sonores.
28	Bruits à proximité de l'entreprise Escoffier à Saint Alban leysse Lignes de bus pas suffisamment développées
29	Nuisance sonores liées au trafic élevé sur les RD5, RD9 et RD1006 au sud de l'agglomération
30	Bruit aéroport de Chambéry
31	Bruit VRU : demande de limitation à 70 km/h
32	Nuisances sonores avenue de Turin liées à la circulation
33	Les transports en commun sont complexes et peu adaptés aux personnes âgées
34	Nuisances sonores avenue de Turin liées aux scooters
35	Demande de murs anti-bruit le long de la VRU
36	Bruits des moteurs pénibles en dehors de horaires de travail (motos, voitures, avions, tondeuses...)
37	Bruit le long de la RD991 à Chambéry le Haut

38	Demande de réaliser des continuités de pistes cyclables pour éviter les coupures
39	Demande d'installations de radars sonores et de sanctions Les moteurs des bus de l'agglomération sont très bruyants
40	Demande de murs anti-bruit le long de la VRU
41	Véhicules bruyants : possibilité d'installer des radars sonores
42	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry
43	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry
44	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
45	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
46	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
47	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
48	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
49	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
50	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
51	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
52	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
53	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
54	Bruit VRU Problème des motos bruyantes en ville
55	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
56	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
57	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
58	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
59	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
60	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget

61	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
60	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
61	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
62	Laissons la place à la nature et aux cultures
63	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
64	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
65	Demande de réduire le bruit des VMC et groupe froid en ville
66	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
67	Manque des actions pour faire intervenir la Police suite à des incivilités (musique à fond, deux roues bruyants, travaux...)
68	Faire respecter la Loi sur le bruit des scooters et motos Nuisances sonores aéroport de Chambéry
69	Souhait d'ouvrir l'aéroport de Chambéry à d'autres lieux que l'Angleterre
70	Préférence pour le vélo plutôt que la voiture
71	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
72	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
73	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
74	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
75	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
76	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
77	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
78	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
79	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
80	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
81	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget

82	Demande de limiter à 70 km/h la VRU et de généraliser les zones à 30 km/h en ville Demande de limiter par tous les moyens le trafic automobile générateur de fortes nuisances sonores
83	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
84	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
85	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
86	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
87	Besoin de transports collectifs adaptés Fermeture aéroport de Chambéry abération écologique
88	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget
89	Bruit excessif de l'aéroport de Chambéry / Le Bourget

6.3 Réponses aux observations

Grand Chambéry prend acte des observations du public et les prendra en compte dans sa politique de gestion de l'infrastructure en fonction de ses compétences.

13 contributions sur la limitation de vitesse sur la VRU ou sur la réalisation de murs anti-bruit (5, 7, 10, 12, 13, 15, 17, 23, 31, 35, 40, 54, 82)

La voie rapide urbaine de Chambéry n'est pas de la compétence de Grand Chambéry mais relève de l'Etat avec comme gestionnaire la DIR Centre Est.

Néanmoins, Grand chambéry souhaite depuis plusieurs années que la VRU soit limitée à 70 km/h. Ce souhait s'est exprimé publiquement lors de débats en Conseil communautaire.

Cette demande a été relayée par l'envoi de plusieurs courriers au Préfet de la Savoie dans lesquels le Président de Grand Chambéry fait part de son souhait d'une limitation de la VRU à 70 km/h permettant ainsi de diminuer les nuisances sonores et de limiter la pollution.

46 contributions sur le bruit excessif en lien avec l'aéroport de Chambéry – Aix les Bains (3, 15, 18, 22, 30, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 66, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89)

Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Chambéry – Aix les Bains relève de la compétence de l'Etat.

Ainsi, les 44 observations sont situées hors périmètre du PPBE de Grand Chambéry.

Pour rappel, le PPBE concerne les infrastructures routières communales supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an.

8 contributions sur les bruits en ville générés par les motos ou scooters (14, 21, 34, 36, 39, 41, 67, 68)

Ce sujet est relevé surtout sur la ville de Chambéry objet des contributions.

Grand Chambéry n'est pas compétent pour agir sur cette source de bruit. Le levier principal consiste à multiplier les opérations de contrôle par les forces de l'ordre et de sensibiliser les usagers.

Les radars anti-bruits sont testés dans plusieurs grandes villes depuis quelques années et paraissent suffisamment fiable actuellement. Ils permettent de détecter les pics de bruit dépassant les limites autorisées, d'identifier le véhicule contrevenant et d'émettre automatiquement une amende.

Les autres contributions sont précisées ci-dessous :

- Les RD5, RD9, RD1006 et RD991 (29, 37) sont de compétence départementales gestionnaire des voiries en question. Ainsi, les remarques concernant les routes départementales sont situées hors périmètre du PPBE de Grand Chambéry

- Avenue du conte vert à Chambéry (1, 19):

L'avenue du Comte Vert est identifiée à 2 reprises comme un axe présentant toujours plus de circulation automobile et donc plus de bruit.

Grand Chambéry en lien avec la ville de Chambéry a en projet la réalisation d'une piste cyclable sur cette axe permettant de réduire l'espace dédié aux véhicules motorisés et donc de faire ralentir. Il conviendra aussi que les aménagements envisagés puissent dissuader les véhicules en transit de circuler sur cet axe qui sera pacifié.

- Rue de Joigny à La Ravoire (2) : aucun aménagement n'est prévu à ce stade.

- Bruit aérodrome de Challes les eaux (4)

Les Plans d'Exposition au Bruit des aérodromes relèvent de la compétence de l'Etat. Il en est ainsi pour l'aérodrome de Challes les eaux.

- Bruit des moteurs bus urbains (8)

La poursuite de la transition énergétique du parc de bus se concrétise avec l'achat de 5 bus BioGNV par an et l'intégration à la flotte de 5 nouveaux bus électriques. Ces nouvelles motorisations sont bien plus silencieuses que le diesel.

- Bruit généré par le ramassage des poubelles (16, 24)

Les tournées de ramassage des ordures ménagères sont organisées tôt le matin pour perturber le moins possible la circulation en ville aux heures de pointe.

- Demande de développer les pistes cyclables (12, 38, 70)

L'aménagement de pistes cyclables relève de la compétence de Grand Chambéry sur le territoire de l'agglomération qui réalise chaque année plusieurs nouvelles sections de pistes cyclables.

En effet, un budget conséquent de plus de 1 M est consacré chaque année au développement de l'usage du vélo correspondant à une priorité de l'agglomération.

Dans ce cadre, des parcs de stationnement sont aménagés (arceaux vélos et garage à vélos sur le domaine public)

- Limiter à 30 km/h la vitesse en ville (27)

La ville de Chambéry a mis en place en 2024 une démarche « ville apaisée, ville partagée » avec un abaissement général de la vitesse de circulation à 30 km/h (sauf exceptions). Cette démarche permet de renforcer la sécurité mais aussi de diminuer les nuisances sonores.

D'autres communes urbaines du bassin chambérien se sont lancées dans cette même démarche.

Il n'est pas évident que la suppression des feux en ville permettrait de diminuer les nuisances sonores. Par ailleurs, la suppression des carrefours à feux n'est pas possible pour des raisons de sécurité des personnes les plus vulnérables (traversées des piétons et des cycles).

- Nuisances sonores avenue de Turin (2, 32, 34)

Les observations concernent des secteurs de voirie faisant partie du présent PPBE.

Grand Chambéry envisage d'engager des études acoustiques permettant de déterminer les niveaux sonores et les éventuelles mesures à mettre en œuvre le cas échéant (aménagement de sécurité, limitation de vitesse, reprise de la couche de roulement...).

- Développement des transports en commun et annonce sonore des bus (12, 33, 87)

L'agglomération renforce les lignes de bus avec l'élargissement des amplitudes horaires et un meilleur cadencement des bus. Par ailleurs, en 2025 une ligne express pour améliorer la desserte de la zone d'activité de Technolac sera mis en place depuis la gare de Chambéry.

Concernant les annonces sonores émises par les bus au niveau des arrêts, il s'agit d'une obligation réglementaire pour les personnes à mobilités réduites et notamment les mal voyants.

- Réduction du bruit au passage des trains et renforcement des lignes TER (25, 26)

Les lignes ferroviaires sont de compétence de l'Etat.

Néanmoins, le renforcement des lignes TER sous le pilotage de la Région est engagée et Grand Chambéry est partenaire de la démarche visant à terme à renforcer les lignes TER pour les trajets du quotidien.

- Besoin de stopper la croissance de la population et d'arrêter de construire (6)

La Savoie et l'agglomération chambérienne est un territoire dynamique avec un bassin d'emploi attractif. Le besoin de loger nos concitoyens à des prix accessibles est une nécessité avec de surcroît la problématique du vieillissement de la population et celle des familles monoparentales qui se renforcent.

Ces phénomènes conduisent à devoir produire davantage de nouveaux logements pour répondre aux besoins de la population.