PREFECTURE DE LA SAVOIE
Vu pour être annexé
à l'arrêté Préfectoral
du 22 FEV. 2019
Le PREFET,

Le Préfet,

Louis LAUGIER

ANNEXE 3 :

DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) DE LA COMMUNE DE CHAMBÉRY

SOMMAIRE

PIÈCE G1 : MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME – COMMUNE DE CHAMBÉRY 1

1. GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME 4

1.1. Mise en compatibilité 4
1.1.1. Définition 4
1.1.2. Champ d'application 4
1.2. Mise en compatibilité d'un PLU 4
1.3. Objet du présent dossier 4
1.4. Déroulement de la procédure et des textes réglementaires 5
1.4.1. Procédure en cinq étapes 5
1.4.2. Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité 6

2. PRÉSENTATION DU PROJET 8

2.1. Présentation générale du projet 8
2.1.1. Contexte 8
2.1.2. Objectifs du projet 8
2.1.3. Historique du projet 8
2.1.4. Présentation du projet retenu 8
2.2. Caractéristiques de la section du projet traversant la commune 11
2.2.1. Nouvelle bretelle VRU Sud (Chambéry) vers A41 Annecy (n°1) et réalisation d'une BAU sur A41 (n°1 bis) 12
2.2.2. Aménagements induits par la création de la nouvelle bretelle (n°2, 2bis et 2ter) 13
2.2.3. Rectification de la bretelle VRU Sud (Chambéry) vers péage (n°6) et création d'une 4ème voie sur la VRU (n°6bis) 14

3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU DE CHAMBÉRY 15

3.1. Principes généraux 15
3.2. Rapport de présentation 15
3.3. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) 16
3.4. Orientations d'aménagement et de programmation 16
3.5. Dispositions applicables aux différentes zones 16
3.6. Emplacements réservés 17
3.6.1. Présentation générale des emplacements réservés volumétriques 18
3.6.2. Détail des emplacements réservés volumétriques 19
3.7. Espaces Boisés Classés 27
3.8. Marges de recul 27
3.9. Espace public à créer, à aménager ou à modifier 27
3.10. Protection des berges 27
3.11. Eléments de valeur à protéger au titre de l'article L151-9 du code de l'urbanisme 27
3.12. Règlements de lotissement (article L442-13 du code de l'urbanisme) 27
3.13. Plans d'aménagement de ZAC (Article L311-7 du code de l'urbanisme) 27
3.14. Evaluation environnementale du document d'urbanisme 27

4. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE CHAMBÉRY 28

4.1. Plan de zonage 28
4.2. Extraits du règlement d'urbanisme 33
4.3. Liste des emplacements réservés 49

5. COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNÉS AUX ARTICLES L.131-4 ET L.131-5 DU CODE DE L'URBANISME 52

5.1. SCOT Métropole Savoie 52
5.2. Plan de déplacement urbain de Chambéry Métropole 53
5.3. Programme Local de l'Habitat de l'agglomération chambérienne 54
5.4. Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Chambéry 54
5.5. Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie Rhône-Alpes 54

6. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ 55

6.1. Cadre réglementaire 55
6.2. Contenu de l'évaluation environnementale 56
6.3. Analyse de l'évaluation environnementale 56

TABLES DES ILLUSTRATIONS

FIGURES

Figure 1 : Plan de description générale du projet retenu (source Egis, novembre 2017) 9

Figure 2 : Plan de description du projet simplifié (source Egis, juin 2017).....10

Figure 3 : Vue en plan (tracé indicatif) de la nouvelle bretelle vers l'A41 (source Egis, juin 2017).....12

Figure 4 : Vue en plan (tracé indicatif) des aménagements induits par la création de la nouvelle bretelle (source Egis, juin 2017).....13

Figure 5 : Vue en plan (tracé indicatif) de l'élargissement de la VRU à 4 voies en partie nord (source Egis, mars 2017) 14

Figure 6 : Localisation de l'emplacement réservé du Lyon-Turin ferroviaire traversé par le projet (source Egis, avril 2018).....18

Figure 7 : Vue en plan de l'emplacement réservé volumétrique au droit de l'estacade (source Egis, avril 2018).....19

Figure 8 : Coupes des emplacements réservés volumétriques au droit de l'estacade (source Egis, avril 2018).....21

Figure 9 : Images du volume de l'ER56a (Source komenvoir&Egis, avril 2018) 23

Figure 10 : Vue en plan de l'emplacement réservé volumétrique au droit de la voie ferrée existante (source Egis, avril 2018).....24

Figure 11 : Coupe de l'emplacement réservé volumétrique au droit de la voie ferrée existante (source Egis, avril 2018).....25

Figure 12 : Image du volume de l'ER53b (Source komenvoir&Egis, avril 2018).....26

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

1.1. MISE EN COMPATIBILITÉ

1.1.1. DÉFINITION

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

La déclaration d'utilité publique qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue aux articles suivants du code de l'urbanisme[1] :

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

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

1.1.2. CHAMP D'APPLICATION

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

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

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

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

1.2. MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU

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

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

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

1.3. OBJET DU PRÉSENT DOSSIER

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

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

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

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

1.4. DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES

1.4.1. PROCÉDURE EN CINQ ÉTAPES

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

1.4.1.1. EXAMEN DU DOSSIER PAR LE PRÉFET

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

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

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

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

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

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

- La région ;
- Les départements ;
- Les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains ;
- L'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat ;
- Les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- Les syndicats d'agglomération nouvelle ;
- L'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;
- Les établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du plan, lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale.

1.4.1.3. ENQUÊTE PUBLIQUE

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4.2. TEXTES RÉGLEMENTAIRES RÉGISSANT LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ

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

- Article L.153-54

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

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

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

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

- Article L.153-55

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

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

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

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

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

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

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

- Article L.153-56

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

- Article L.153-57

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

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

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

- Article L.153-58

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

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

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

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

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

- Article L.153-59

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

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

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

- Article R.153-14

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

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

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

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

2. PRÉSENTATION DU PROJET

2.1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

2.1.1. CONTEXTE

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

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

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

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

2.1.2. OBJECTIFS DU PROJET

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

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

2.1.3. HISTORIQUE DU PROJET

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

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

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

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

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

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

2.1.4. PRÉSENTATION DU PROJET RETENU

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

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

Le projet est représenté sur la carte ci-après.

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

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

Le projet consiste en :

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

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

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

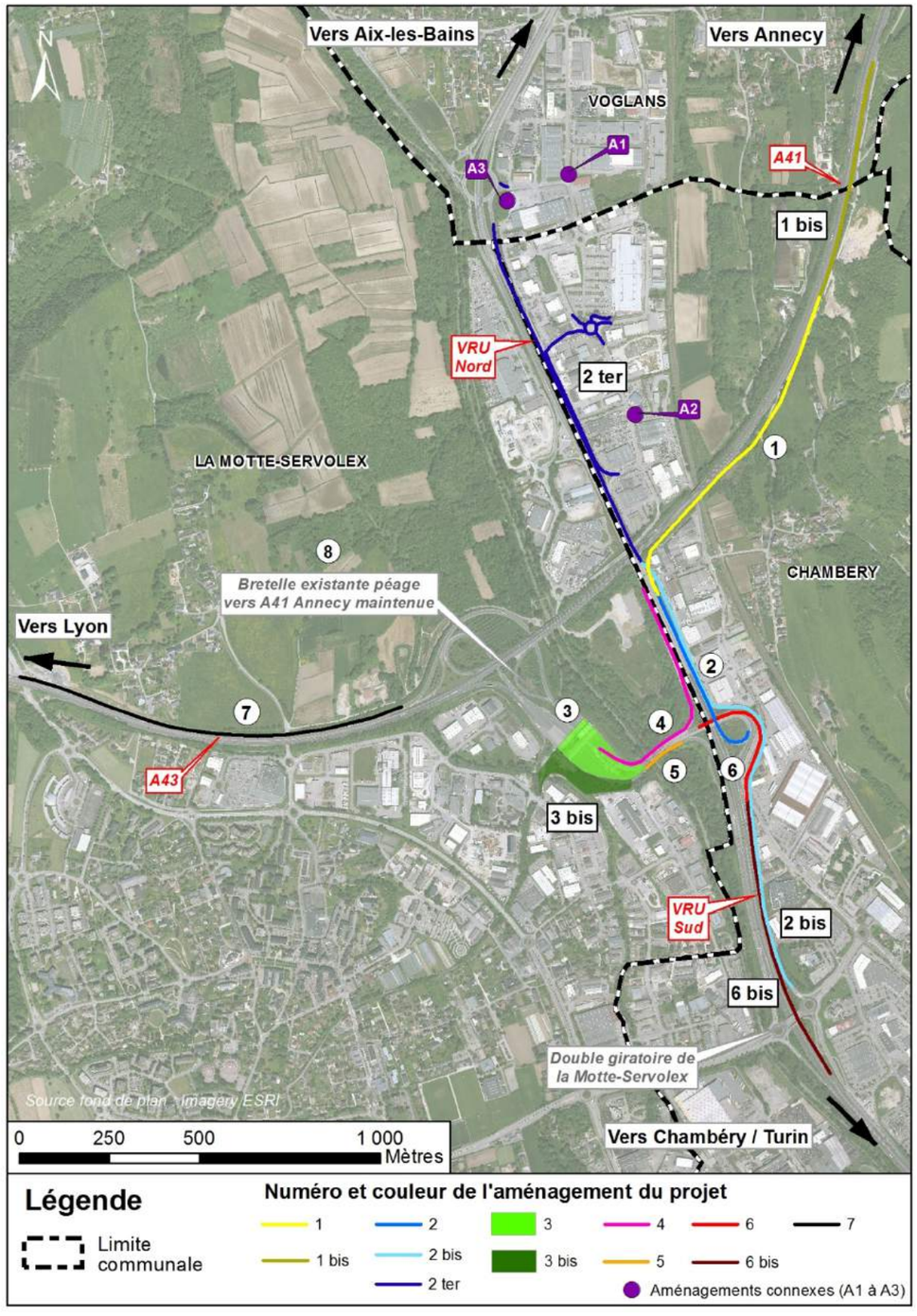


Figure 2 : Plan de description du projet simplifié (source Egis, juin 2017)

Aménagements connexes

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

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

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

2.2. CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET TRAVERSANT LA COMMUNE

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

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

Ces aménagements sont présentés aux pages suivantes.

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

Description

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

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

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

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

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

Ouvrages d'art

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

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

- Un ouvrage de type « saut-de-mouton », permettant le passage de la voie d'accès à la VRU depuis le giratoire de La Motte-Servolex sous la nouvelle bretelle vers Annecy ;

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

Rétablissement de la route communale existante

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

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

Vue en plan

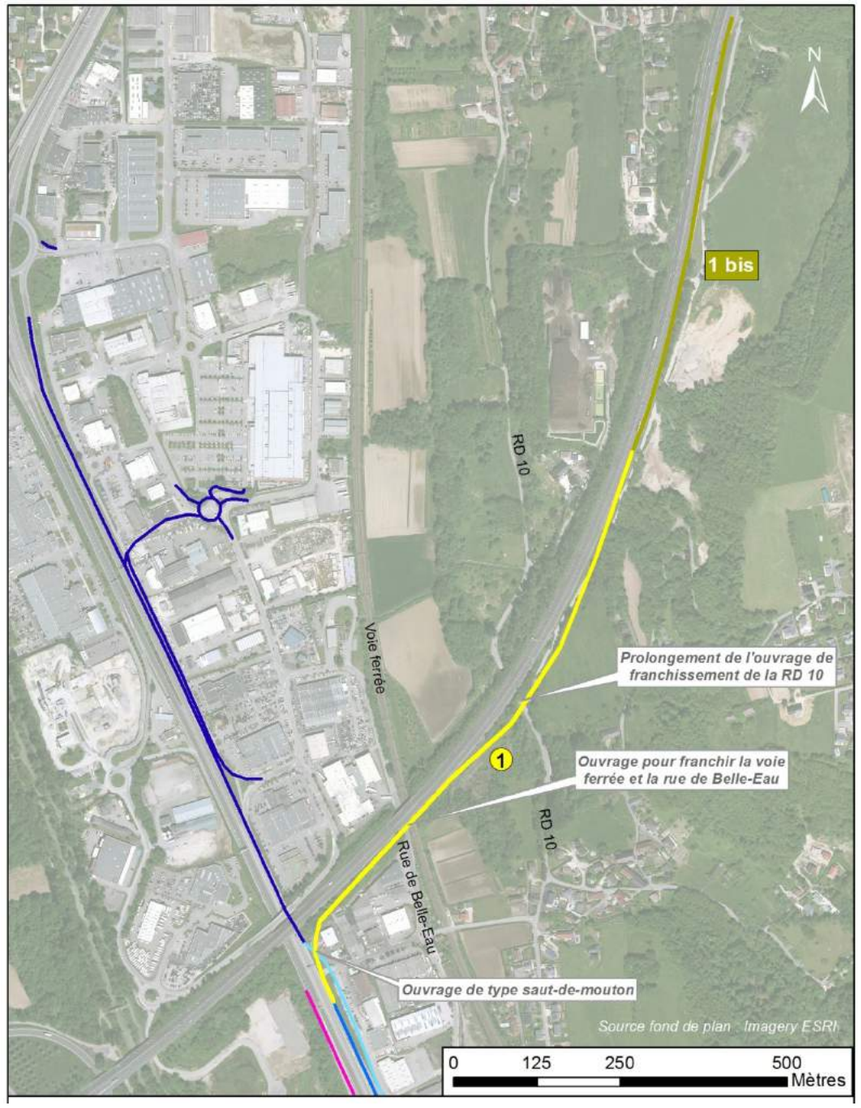


Figure 3 : Vue en plan (tracé indicatif) de la nouvelle bretelle vers l'A41 (source Egis, juin 2017)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vue en plan

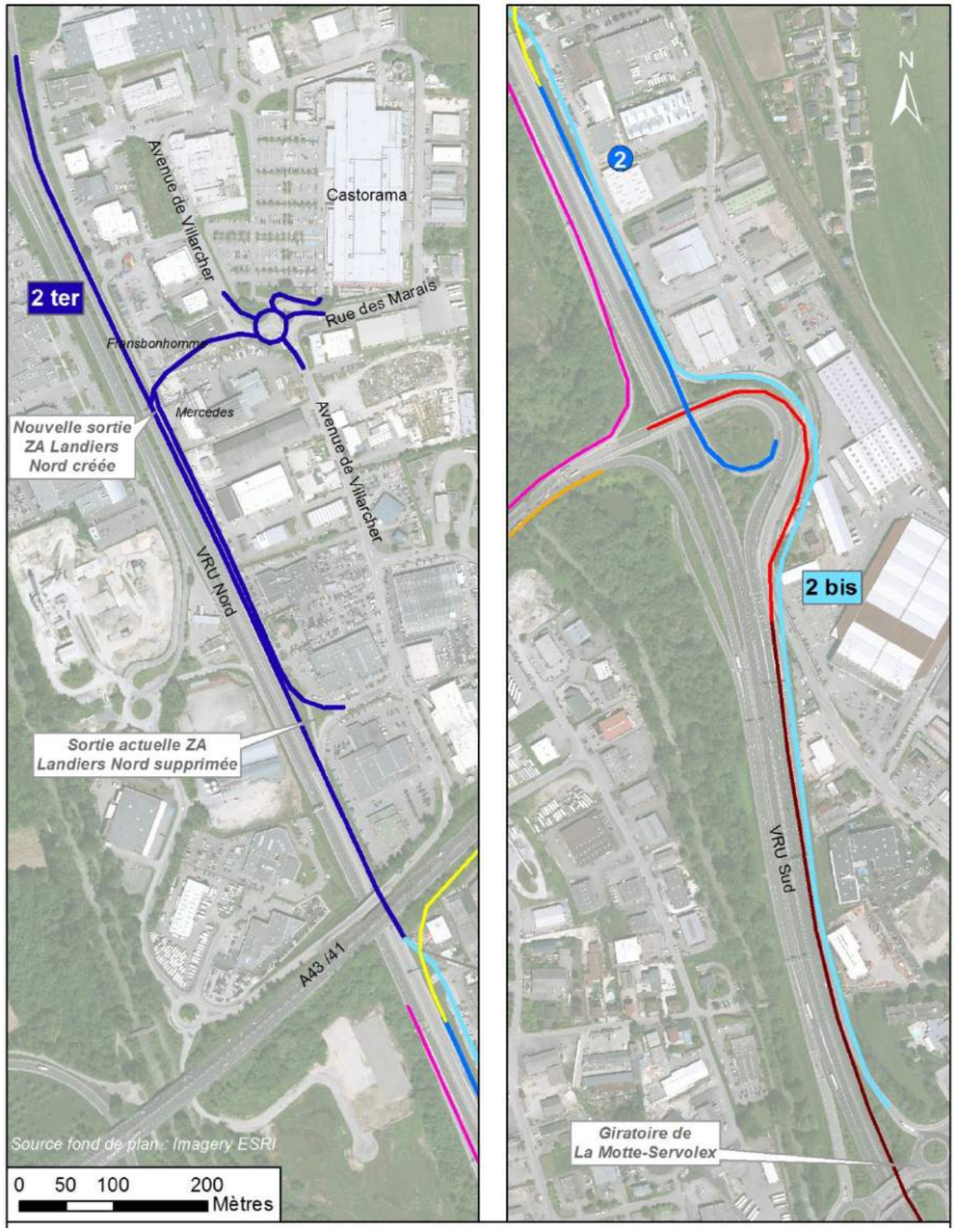


Figure 4 : Vue en plan (tracé indicatif) des aménagements induits par la création de la nouvelle bretelle (source Egis, juin 2017)

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

Description

Cet aménagement consiste en :

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

Cette modification permettra d'améliorer la sécurité :

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

Vue en plan

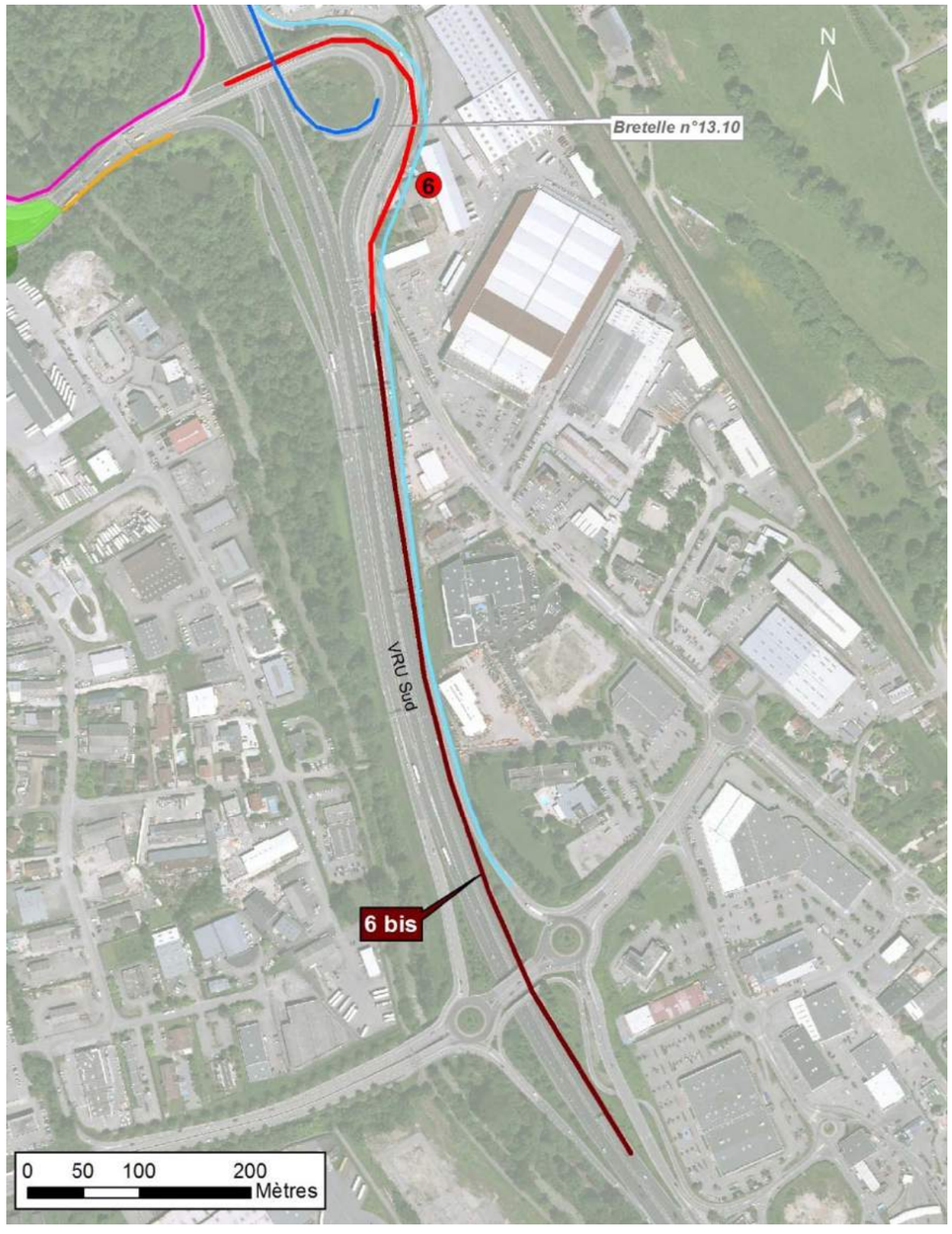


Figure 5 : Vue en plan (tracé indicatif) de l'élargissement de la VRU à 4 voies en partie nord (source Egis, mars 2017)

3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU DE CHAMBÉRY

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

- Modification n°1 approuvée le 23 janvier 2006 ;
- Modification n°2 approuvée le 23 juillet 2007 ;
- Révision simplifiée n°1 approuvée le 23 juillet 2007 ;
- Révision simplifiée n°2 approuvée le 10 mai 2010 ;
- Modification n°3 approuvée le 28 février 2011 ;
- Révision simplifiée n°3 approuvée le 27 février 2012 ;
- Révision simplifiée n°4 approuvée le 26 mars 2012 ;
- Mise en compatibilité avec le projet ferroviaire Lyon-Turin, suite au décret du 23 août 2013 ;
- Modification n°4 approuvée le 1er juin 2015 ;
- Modification n°5 approuvée le 1er juin 2015 ;
- Modification n°6 approuvée le 1er juin 2015 ;
- Modification simplifiée n°1 approuvée le 30 juin 2016 ;
- Révision allégée n°1 approuvée le 9 février 2017 ;
- Modification simplifiée n°2 approuvée le 21 juillet 2017 ;
- Mise en compatibilité avec l'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) approuvée le 26 octobre 2017 ;
- Modification n°7 approuvée le 14 décembre 2017.

3.1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

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

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

3.2. RAPPORT DE PRÉSENTATION

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

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

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

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

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

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

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

Les orientations générales du PADD se déclinent en 7 chapitres :

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

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

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

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

3.4. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

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

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

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

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

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

3.5. DISPOSITIONS APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES ZONES

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

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

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

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

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

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

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

- **UE2dc** (Zone destinée à favoriser l'accueil d'activités économiques à caractère commercial ou artisanal, ce secteur particulier correspond à un pôle de destination commercial majeur) au niveau de la VRU et de la ZAC des Landiers Nord et Sud ;

- **UE** (accueil d'activités économiques de toutes natures) à l'est et au sud de la bretelle menant vers le péage ;

- **N** (zones naturelles et forestières qu'il convient de protéger) au niveau de la nouvelle voie vers Annecy.

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

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

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

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

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

- **Le projet constitue un équipement de service public d'intérêt collectif. Il rentre dans le cadre des occupations autorisées en zone N sauf pour les secteurs en zone humide. La modification du règlement est donc nécessaire pour le projet.**

- **En zone UE, le règlement n'autorise pas le projet bien que la VRU soit localisée dans cette zone. Certains ajustements au règlement sont donc nécessaires pour sécuriser le projet.**

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

3.6. EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

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

Les nombreux échanges qui ont eu lieu en 2016, 2017 et 2018 entre les 2 Maitres d'Ouvrages ont conclu à des adaptations du projet ferroviaire du fait de l'empiètement du projet autoroutier sur les piles d'ouvrage du projet ferroviaire. Les adaptations s'avèrent possibles, sans modification significative du tracé, elles comprennent :

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

Les surcoûts pour ces adaptations seront pris en charge par AREA. Une convention confirmant la compatibilité technique des projets a été signée entre AREA et SNCF Réseau (convention n°2.18.0009 signée le 26/04/2018 annexée au PV d'examen conjoint – Pièce G3 du présent dossier) pour consigner les modifications du projet ferroviaire, les surcoûts estimés et leurs modalités de financement.

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

- **La création d'un ER 56 dit « classique » <u>en dehors</u> de l'ER 53 du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin ;**

- **La création d'un emplacement réservé volumétrique n°56a destiné à la réalisation de la nouvelle voie routière pour la nouvelle desserte de la zone d'activité ;**

- **La création d'un emplacement réservé volumétrique n°56b destiné à la réalisation de la nouvelle bretelle autoroutière vers l'A41 ;**

- **La modification de l'ER 53 existant en un ER volumétrique 53a dans la zone de la nouvelle desserte de la zone d'activité, préservant ainsi la réalisation du projet ferroviaire Lyon-Turin (au-dessus) ;**

- **La modification de l'ER n°53 existant en un ER volumétrique 53b dans la zone de la nouvelle bretelle autoroutière, préservant ainsi également la réalisation du projet ferroviaire Lyon-Turin (au-dessous).**

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

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

3.6.1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS VOLUMÉTRIQUES

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

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

Nécessité des emplacements réservés volumétriques

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

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

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

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

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

Cette solution a été présentée à la DDT 73 en décembre 2016 et en mars 2018 qui admet les superpositions d'emplacements réservés dès lors que la compatibilité technique des deux projets a été vérifiée et actée par les deux maîtres d'ouvrage.

Les emplacements réservés volumétriques présentés

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

Les travaux du réaménagement du nœud de Chambéry seront réalisés avant ceux du Lyon-Turin ferroviaire au sein de l'ER du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin. Les ER volumétriques sont conçus en vue de la phase définitive.

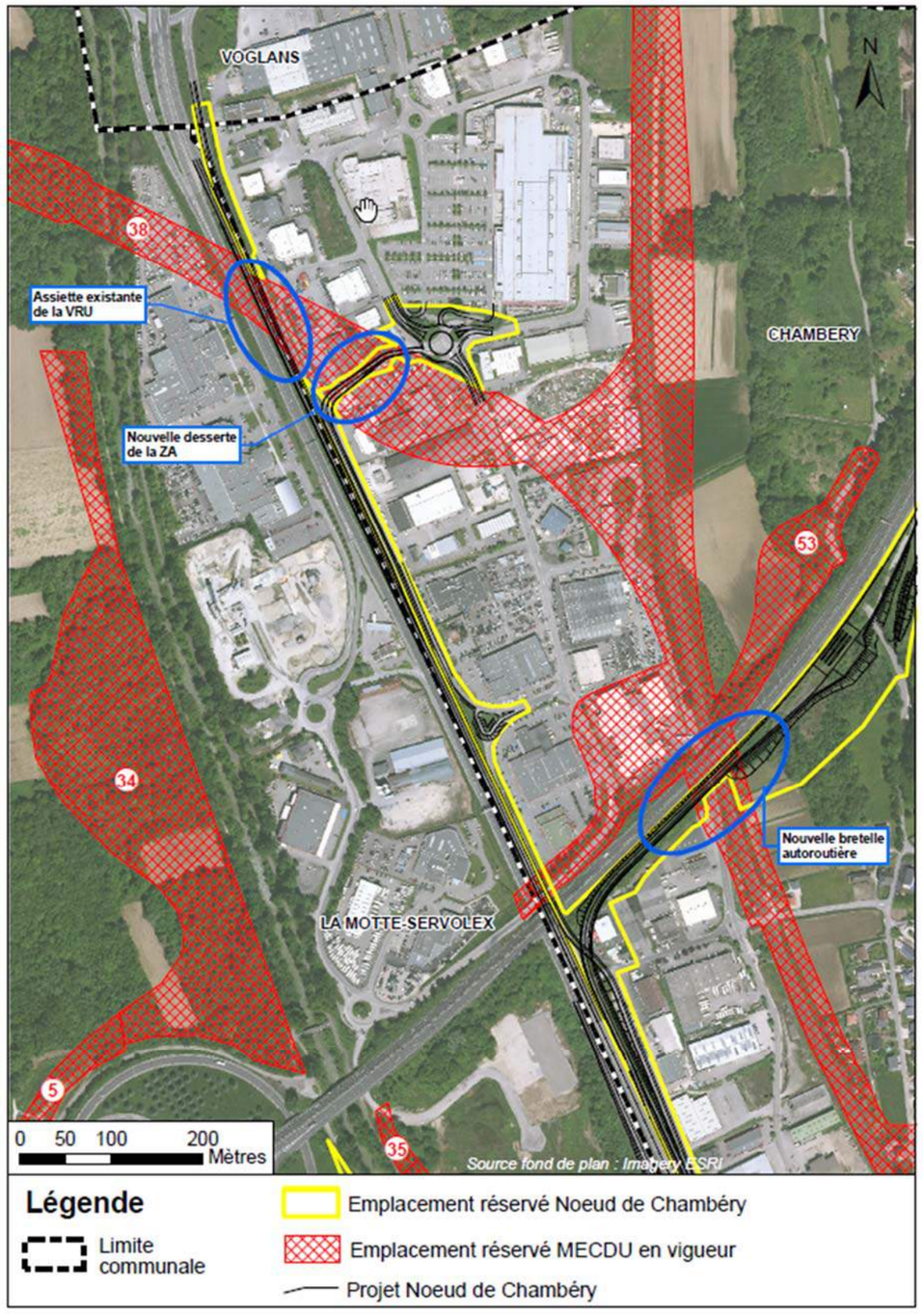


Figure 6 : Localisation de l'emplacement réservé du Lyon-Turin ferroviaire traversé par le projet (source Egis, avril 2018)

3.6.2. DÉTAIL DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS VOLUMÉTRIQUES

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

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

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

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

Il convient donc de créer un emplacement réservé volumétrique (ER 56a) sous l'estacade pour le projet de réaménagement du nœud de Chambéry et de modifier l'ER 53 existant en un ER volumétrique 53a.

Les schémas suivants illustrent ces deux ER.

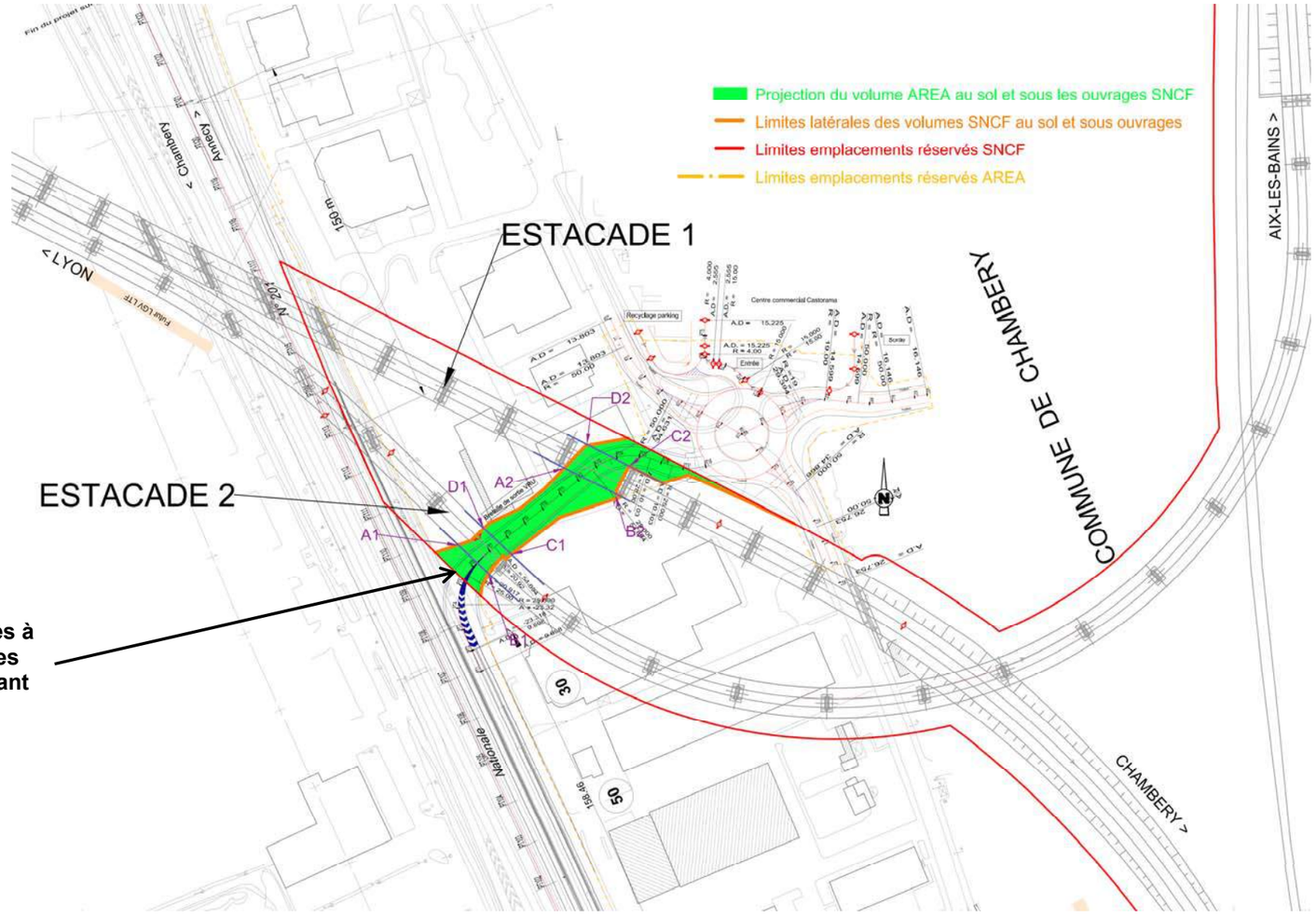
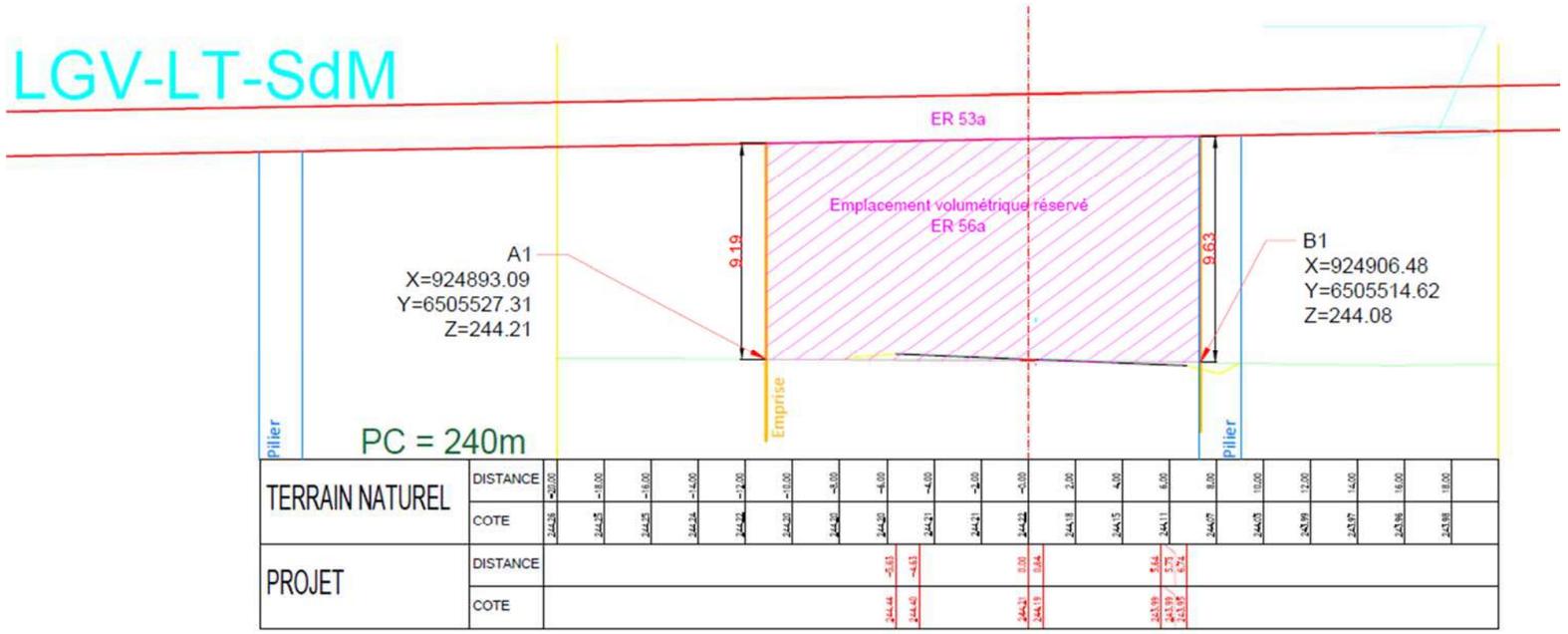
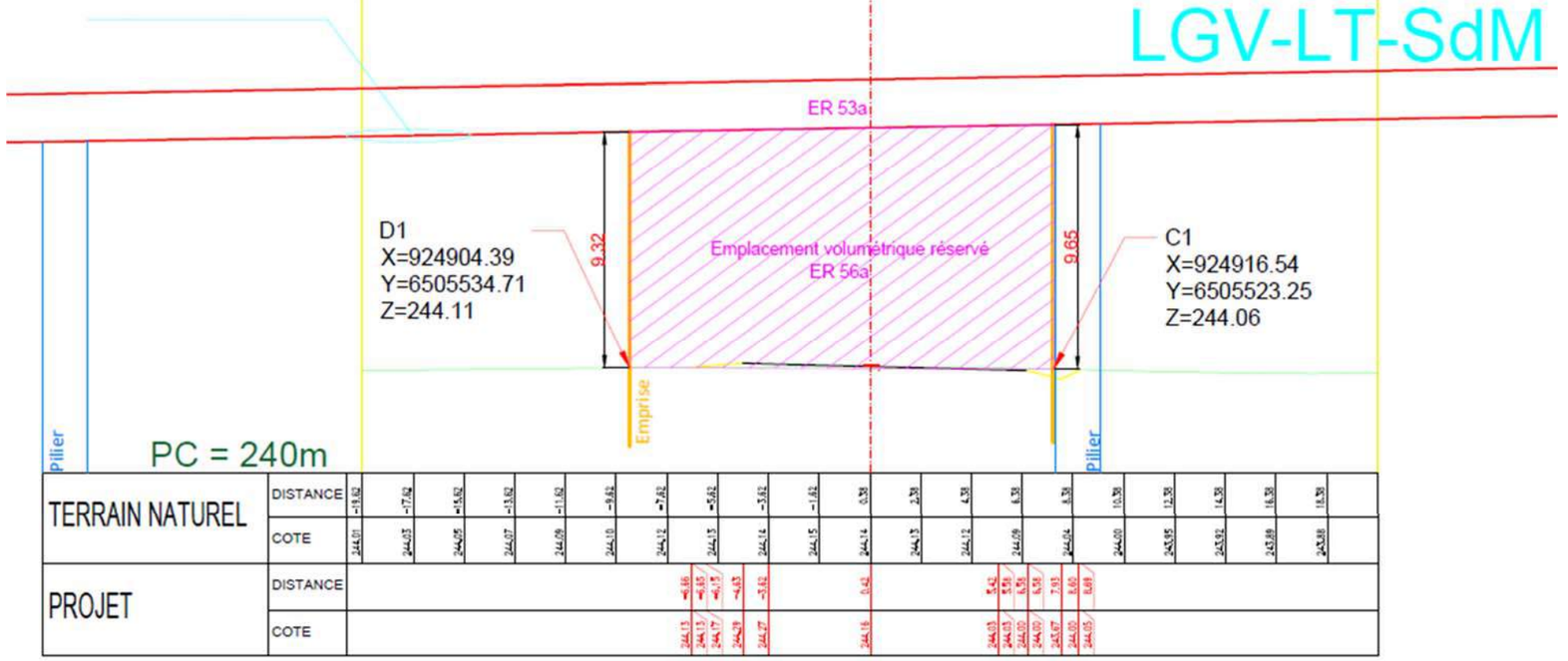


Figure 7 : Vue en plan de l'emplacement réservé volumétrique au droit de l'estacade (source Egis, avril 2018)


LGV-LT-SdM
ER 53a
Emplacement volumétrique réservé
ER 56a
A1
X=924893.09
Y=6505527.31
Z=244.21
B1
X=924906.48
Y=6505514.62
Z=244.08
9.19
9.63
Emprise
Pilier
Pilier
PC = 240m
TERRAIN NATUREL
PROJET
DISTANCE
COTE


LGV-LT-SdM
ER 53a
Emplacement volumétrique réservé
ER 56a
D1
X=924904.39
Y=6505534.71
Z=244.11
C1
X=924916.54
Y=6505523.25
Z=244.06
9.32
9.65
Emprise
Pilier
Pilier
PC = 240m
TERRAIN NATUREL
PROJET
DISTANCE
COTE

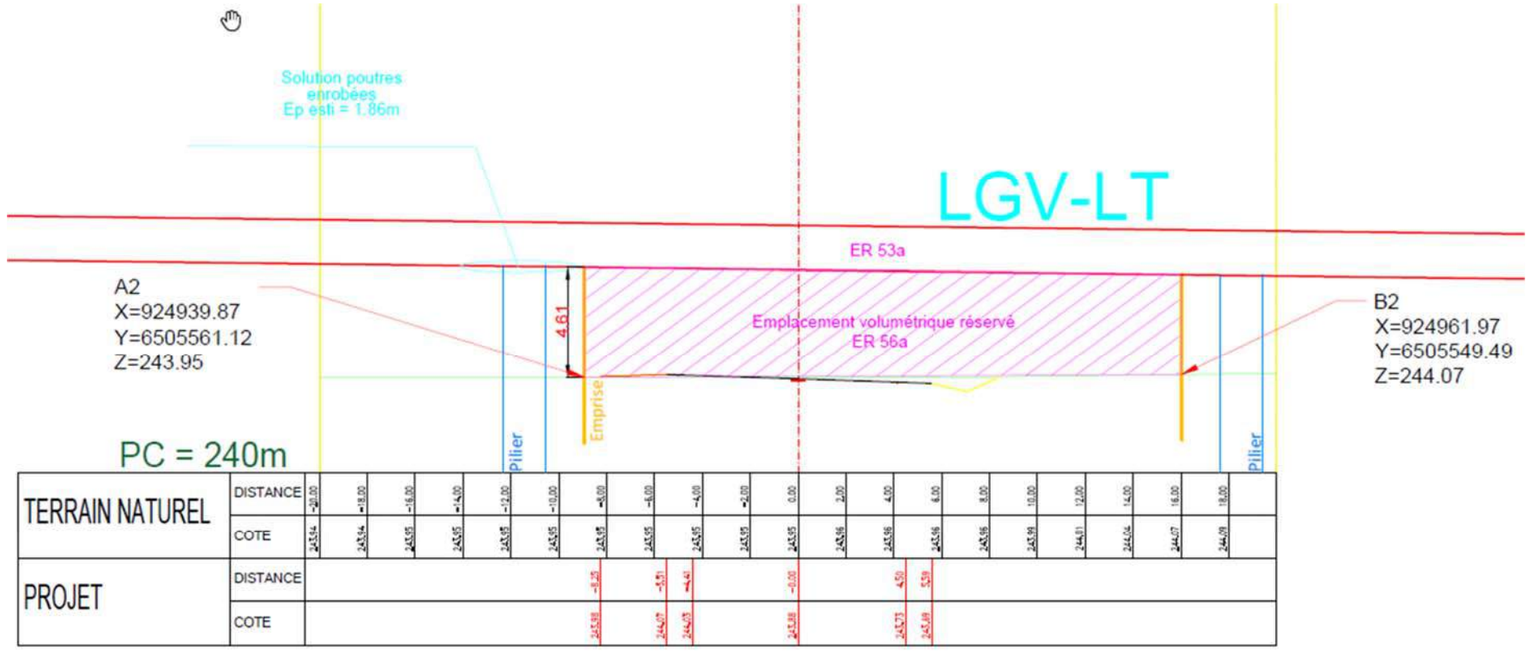


Figure 8 : Coupes des emplacements réservés volumétriques au droit de l'estacade (source Egis, avril 2018)

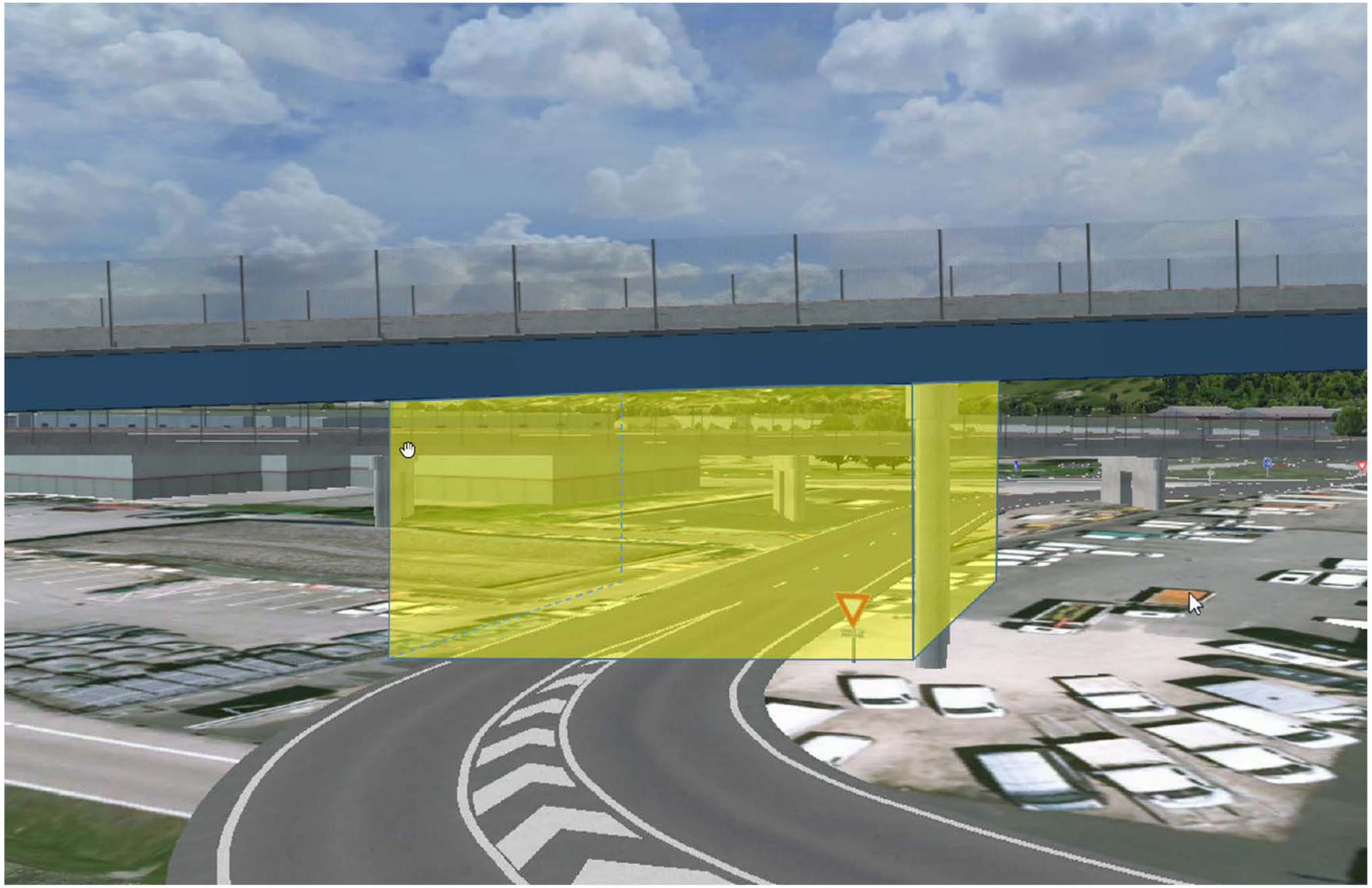


Figure 9 : Images du volume de l'ER56a (Source komenvoir&Egis, avril 2018)

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

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

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

Il convient donc de créer un emplacement réservé volumétrique au-dessus de la voie ferrée (ER 56b) pour le projet de réaménagement du nœud de Chambéry et de modifier l'ER 53 existant en un ER volumétrique 53b.

Les schémas suivants illustrent ces ER.

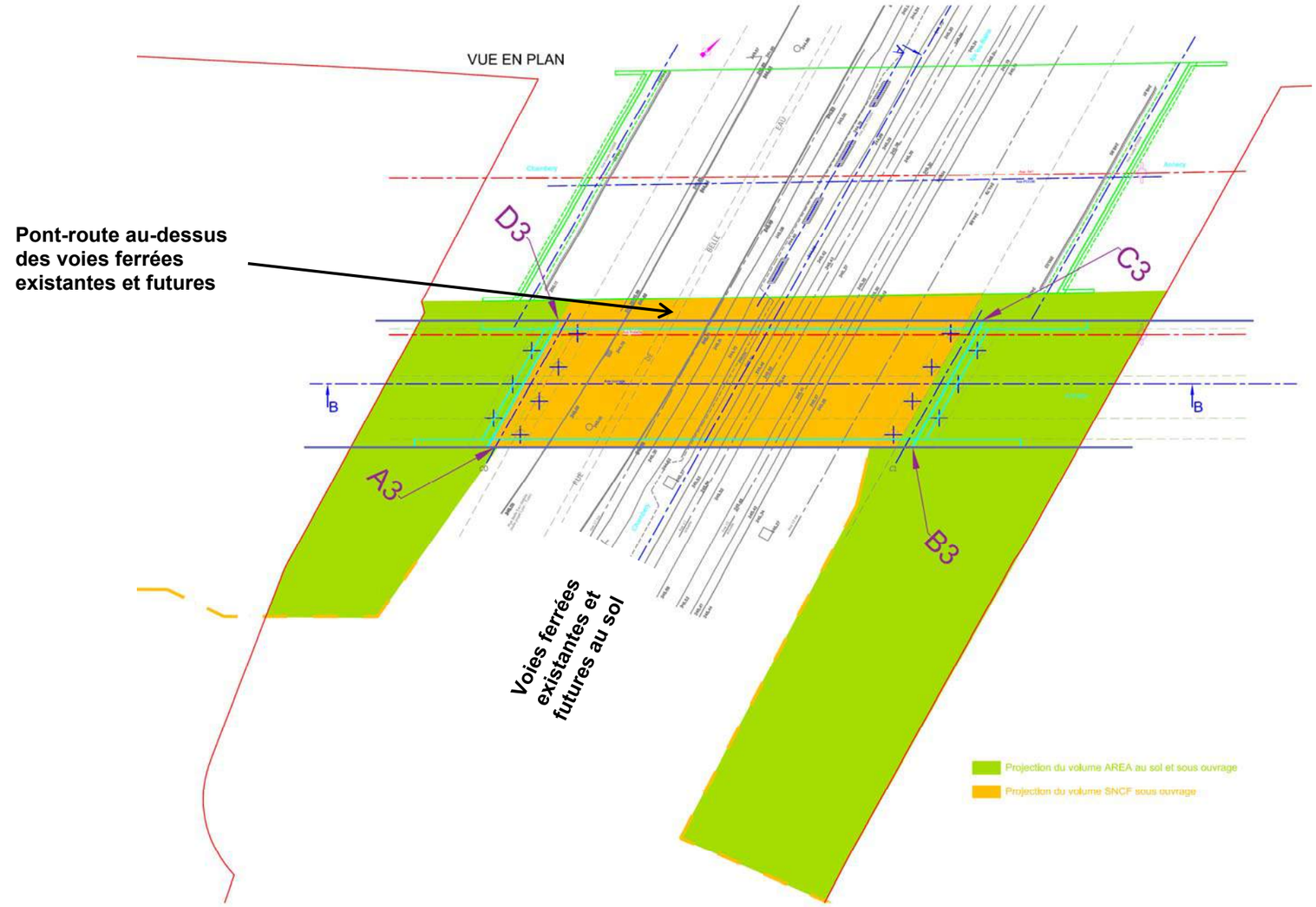
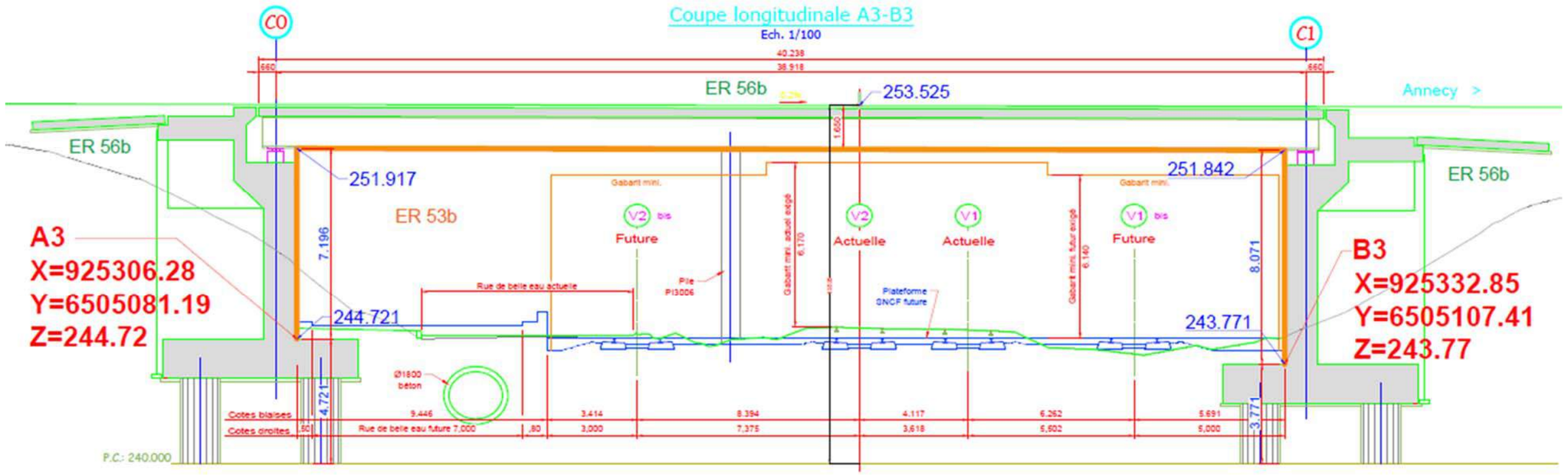


Figure 10 : Vue en plan de l'emplacement réservé volumétrique au droit de la voie ferrée existante (source Egis, avril 2018)



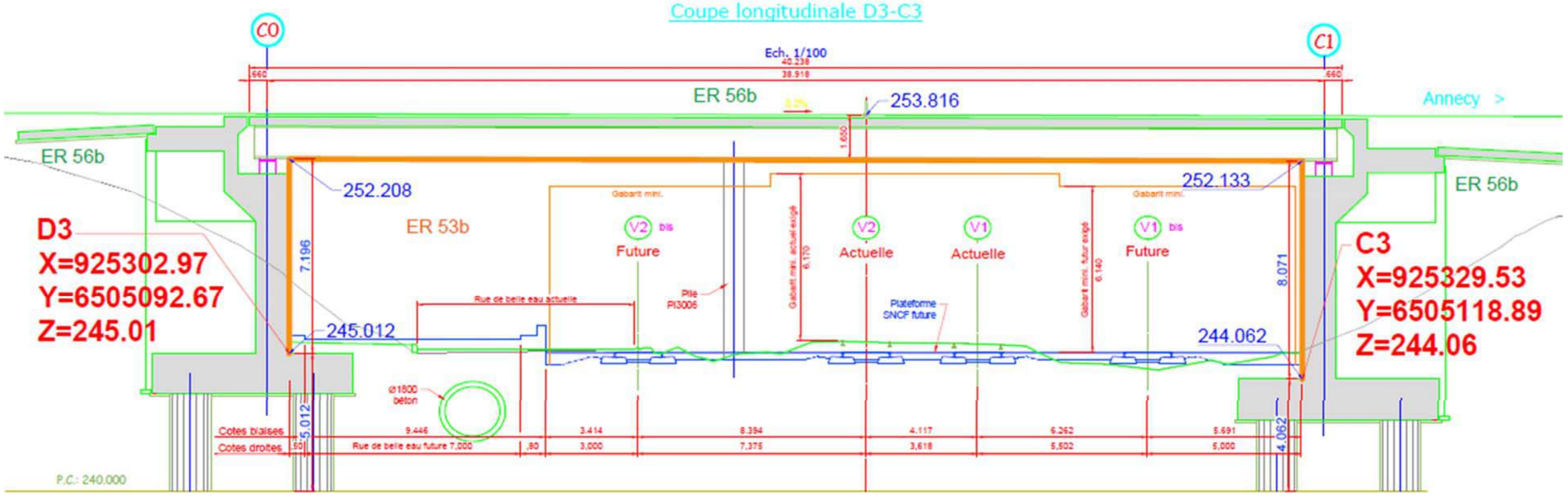


Figure 11 : Coupe de l'emplacement réservé volumétrique au droit de la voie ferrée existante (source Egis, avril 2018)

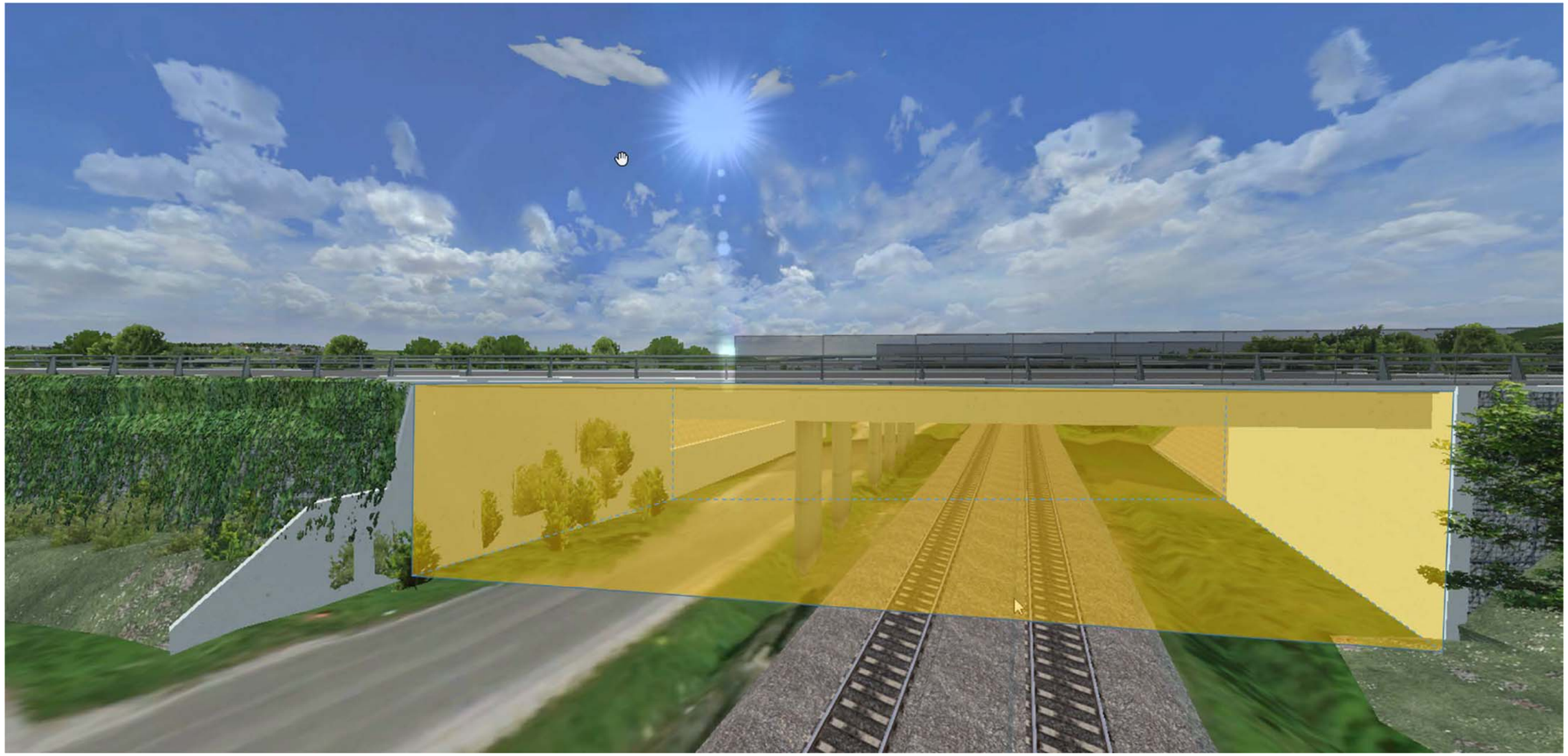


Figure 12 : Image du volume de l'ER53b (Source komenvoir&Egis, avril 2018)

Le long de la VRU

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

3.7. ESPACES BOISÉS CLASSÉS

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

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

3.8. MARGES DE RECUL

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

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

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

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

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

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

3.10. PROTECTION DES BERGES

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

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

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

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

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

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

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

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

3.14. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU DOCUMENT D'URBANISME

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

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

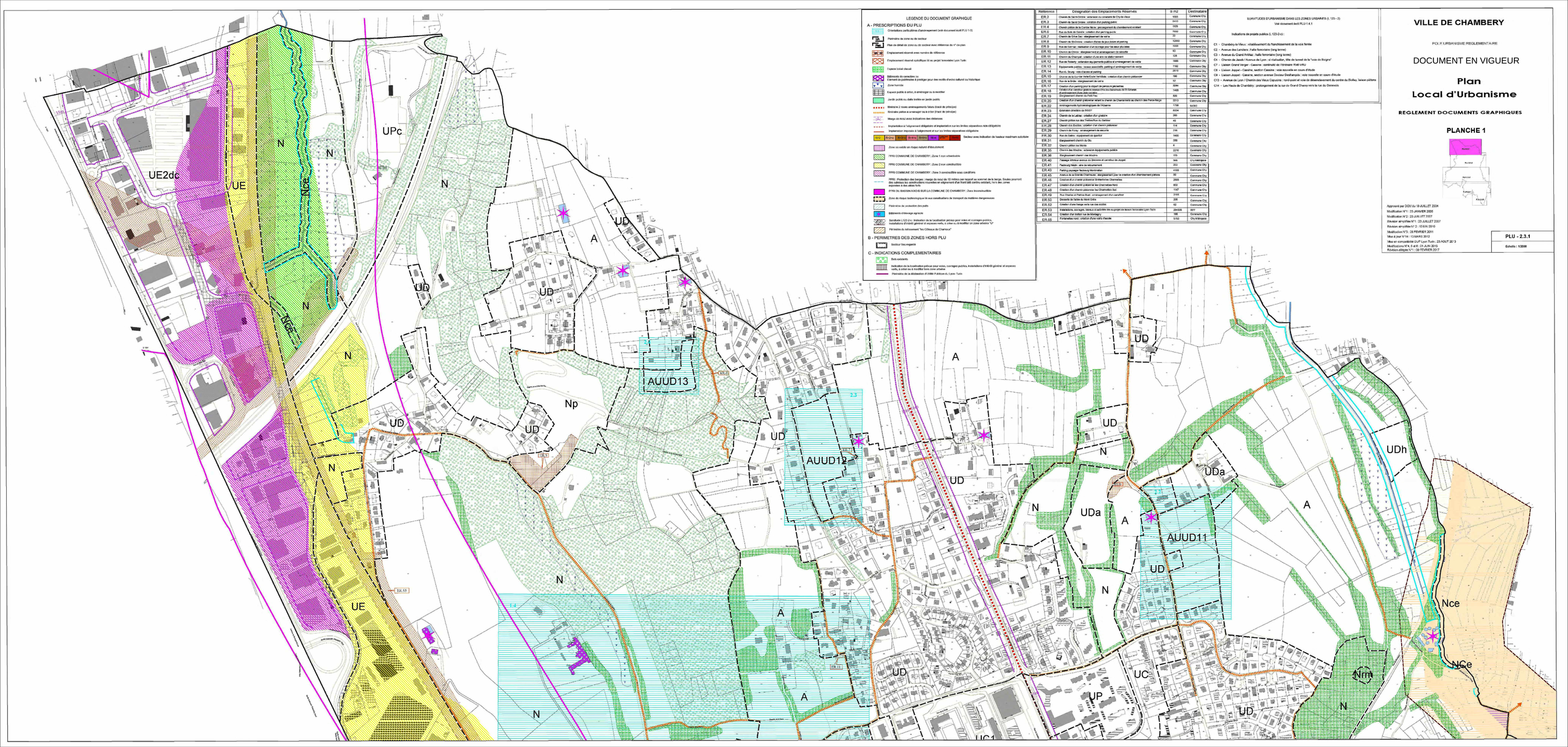
4. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE CHAMBÉRY

4.1. PLAN DE ZONAGE

Les planches ci-après présentent :

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

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



LEGENDE DU DOCUMENT GRAPHIQUE

A - PRESCRIPTIONS DU PLU

- Orientations particulières d'aménagement (voir document écrit PLU 1-3)
- Patrimoine de zone ou de secteur
- Plan de détail de zone ou de secteur avec référence du n° de plan
- Emplacement réservé avec numéro de référence
- Emplacement réservé spécifique lié au périph tronçonnée Lyon Turin
- Espace boisé classé
- Bâtiments ou ensembles ou Eléments ou patrimoines à protéger pour des motifs d'ordre culturel ou historique
- Zone humide
- Espace public à créer, à aménager ou à modifier
- Jardin public ou dalle treillis en jardin public
- Itinéraire 2 roues aménagements futurs (tracé de principe)
- Itinéraire piétons à aménager ou à créer (tracé de principe)
- Marge de recul avec indications des distances
- Implantation à l'alignement obligatoire et implantation sur les limites séparatives non obligatoire
- Implantation imposée à l'alignement et sur les limites séparatives obligatoire
- Secteur avec indication de hauteur maximum autorisée
- Zone où existe un risque naturel d'éboulement
- PPRI COMMUNE DE CHAMBERY : Zone 1 non urbanisable
- PPRI COMMUNE DE CHAMBERY : Zone 2 non constructible
- PPRI COMMUNE DE CHAMBERY : Zone 3 constructible sous conditions
- PPRI : Protection des berges : marge de recul de 10 mètres par rapport au sommet de la berge. Seules pourront être autorisées les constructions nouvelles en alignement d'un front bâti (accès existant, hors bac zones exposées à des aléas forts)
- PYRI DU BASSIN AXIOS SUR LA COMMUNE DE CHAMBERY : Zone inconstructible
- Zone de risque technologique lié aux canalisations de transport de matières dangereuses
- Périmètre de protection des puits
- Bâtiments d'élevage agricole
- Servitudes I.G.D.(n.) : Instruction de la localisation précise pour voies et ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts, à créer ou à modifier (n zone arborée "n"
- Périmètre du réinvestissement Tres Câbleuse de Chambéry"

B - PERIMETRES DES ZONES HORS PLU

- Secteur Sauvegardé

C - INDICATIONS COMPLEMENTAIRES

- Bois existants
- Indication de la localisation prévue pour voies, ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts, à créer ou à modifier hors zone urbaine.
- Périmètre de la déclaration d'Utilité Publique du Lyon Turin

Référence	Désignation des Emplacements Réservés	Si m2	Destinataire
ER.1	Chemin de Sainte-Hélène : élargissement du carrefour de Chy-de-Vieux	1000	Commune Chy
ER.3	Chemin de Sainte Christine : création d'un parking public	3000	Commune Chy
ER.4	Chemin piétonn de la Combe Noire : aménagement du cheminement existant	1520	Commune Chy
ER.5	Rue du Bois de Candie : création d'un parking public	1500	Commune Chy
ER.7	Chemin de Grive Dec : élargissement de voirie	30	Commune Chy
ER.8	Chemin de Bellevue : création d'accès de jeux d'école et parking	12000	Commune Chy
ER.9	Rue de Genlet : réalisation d'un ouvrage pour les eaux pluviales	1000	Commune Chy
ER.10	Chemin de Chilon : élargissement et aménagement de sécurité	60	Commune Chy
ER.11	Chemin de Charriaz : création d'une aire de stationnement	126	Commune Chy
ER.12	Rue de Rotaty : extension des jardinets publics et a réaménagement de voirie	1688	Commune Chy
ER.13	Equipements publics : locaux associatifs, parking et aménagement de voirie	1182	Commune Chy
ER.14	Rue du Jeurgy : voie d'accès et parking	2619	Commune Chy
ER.15	Chemin de la Source Verte/Sainte Hélène : création d'un chemin piétonnier	186	Commune Chy
ER.16	Rue de la Bride : élargissement de voirie	101	Commune Chy
ER.17	Création d'un parking pour le départ de pensée piétonnes	3084	Commune Chy
ER.18	Chemin de la Source Verte/Sainte Hélène : création d'un cheminement piétonnier d'accès aux jardins familiaux	1468	Commune Chy
ER.19	Elargissement chemin du Petit Pas	526	Commune Chy
ER.20	Création d'un chemin piétonnier reliant le chemin de Chamarlande au chemin des Fleurs-Rouges	3013	Commune Chy
ER.22	Aménagements hydrobiologiques de l'Albanne	1799	SIDEC
ER.23	Espaces plantés du BIEDO	4034	Commune Chy
ER.24	Chemin de la Ladrau : création d'un giratoire	266	Commune Chy
ER.27	Chemin piétonn rue des Trellesflux du Galibier	45	Commune Chy
ER.28	Chemin des Ecrins : création d'un chemin piétonnier	114	Commune Chy
ER.29	Chemin de Foray : aménagement de sécurité	316	Commune Chy
ER.30	Rue de Galère : équipement de quartier	1400	Commune Chy
ER.31	Elargissement chemin du Glu	356	Commune Chy
ER.32	Chemin piéton les Monts	6	Commune Chy
ER.35	Chemin des Moulins : extension équipements publics	2210	Commune Chy
ER.36	Elargissement chemin rue Moulins	155	Commune Chy
ER.40	Tenaya artificial avenue du Stimme et carrefour du Jouget	945	S/L Intercpce
ER.41	Faubourg Nalin : aire de retournement	203	Commune Chy
ER.43	Parking passage Nadeng Maintenance	4100	Commune Chy
ER.45	Avenue de la Grande Chartreuse : élargissement pour la création d'un cheminement piétons	50	Commune Chy
ER.46	Création d'un chemin piétonnier St Martinnes Chemelles	2505	Commune Chy
ER.47	Création d'un chemin piétonnier les Chamaillas Nord	800	Commune Chy
ER.48	Création d'un chemin piétonnier les Chamaillas Sud	1147	Commune Chy
ER.49	Rue Charles et Patrice Bret : aménagement d'un carrefour	2155	Commune Chy
ER.50	Desserte de faible du Mont Cinis	206	Commune Chy
ER.52	Création d'une haige verte rue des ecoles	62	Commune Chy
ER.53	Installations, ouvrages, travaux et activités des ouvrages de liaison ferroviaire Lyon-Turin	254338	RFF
ER.54	Création d'un trottoir rue de Montagny	186	Commune Chy
ER.66	Fontaines rond : création d'une voirie Fiancée	5783	Chy Intercpce

SUBVITUDES D'URBANISME DANS LES ZONES URBAINES (L 123 - 2)

Voir document écrit PLU 1.4.1

Indications de projets publics (L 123-2-c) :

C1 - Chambéry-le-Vieux : rétablissement du franchissement de la voie ferrée
C2 - Avenue des Landiers : halte ferroviaire (long terme)
C3 - Avenue du Grand Arrêtez : halte ferroviaire (long terme)
C4 - Chemin de Jacob / Avenue de Lyon : si réalisation, tête de tunnel de la "voie de Bourgne"
C7 - Liaison Grand Verger - Cassine : continuité de l'itinéraire Vélo-VRU
C8 - Liaison Joppet - Cassine, section Cassine : voie nouvelle en cours d'étude
C9 - Liaison Joppet - Cassine, section avenue Docteur Desfrançois : voie nouvelle en cours d'étude
C13 - Avenue de Lyon / Chemin des Vieux Capucins : rond-point et voie de désenclavement du centre du Biollay, liaison piétons
C14 - Les Hauts de Chambéry : prolongement de la rue du Grand Chemin vers la rue du Dennevis

VILLE DE CHAMBERY

PCS, P. URBANISME REGLEMENTAIRE

DOCUMENT EN VIGUEUR

Plan Local d'Urbanisme

REGLEMENT DOCUMENTS GRAPHIQUES

PLANCHE 1

Approuvé par DCM du 19 JUILLET 2004
Modification N°1 : 23 JANVIER 2006
Modification N°2 : 23 JUIN LPT 2007
Révision simplifiée N° 1 : 23 JUILLET 2007
Révision simplifiée N° 2 : 15 MAI 2010
Modification N°3 : 28 FEVRIER 2011
Mise à Jour N°14 : 13 MARS 2012
Mise en compatibilité DUP Lyon Turin : 23 AOUT 2013
Modifications N°4, 5 et 6 : 21 JUIN 2015
Révision allégée N°1 : 09 FEVRIER 2017

PLU - 2.3.1

Echelle 1/2000

LEGENDE DU DOCUMENT GRAPHIQUE

A - PRESCRIPTIONS DU PLU

- Orientations particulières d'aménagement (voir document écrit PLU 1-3)
- Périmètre de zone ou de secteur
- Plan de détail de zone ou de secteur avec référence du n° de plan
- Emplacement réservé avec numéro de référence
- Emplacement réservé spécifique lié au projet ferroviaire Lyon Turin
- Emplacement réservé spécifique lié au projet du réaménagement du noeud autoroutier de Chambéry
- Espace boisé classé
- Bâtiments de caractère ou Elément de patrimoine à protéger pour des motifs d'ordre culturel ou historique
- Zone humide
- Espace public à créer, à aménager ou à modifier
- Jardin public ou dalle traitée en jardin public
- Itinéraire 2 roues aménagements futurs (tracé de principe)
- Itinéraire piéton à aménager ou à créer (tracé de principe)
- Marge de recul avec indications des distances
- Implantation à l'alignement obligatoire et implantation sur les limites séparatives non obligatoire
- Implantation imposée à l'alignement et sur les limites séparatives obligatoire
- R+2 / R+2+c / R+3+c / R+4+c / R+5+c / 10 m : Secteur avec indication de hauteur maximum autorisée
- Zone où existe un risque naturel d'éboulement
- PPRI COMMUNE DE CHAMBERY : Zone 1 non urbanisable
- PPRI COMMUNE DE CHAMBERY : Zone 2 non constructible
- PPRI COMMUNE DE CHAMBERY : Zone 3 constructible sous conditions
- PPRI : Protection des berges : marge de recul de 10 mètres par rapport au sommet de la berge. Seules pourront être admises les constructions nouvelles en alignement d'un front bâti continu existant, hors des zones exposées à des aléas forts
- PPRI DU BASSIN AIXOIS SUR LA COMMUNE DE CHAMBERY : Zone inconstructible
- Zone de risque technologique lié aux canalisations de transport de matières dangereuses
- Périmètre de protection des puits
- Bâtiments d'élevage agricole
- Servitude L123-2-c : indication de la localisation prévue pour voies et ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts, à créer ou à modifier en zone urbaine "U"
- Périmètre du lotissement "les Côteaux de Chamoux"

B - PERIMETRES DES ZONES HORS PLU

- Secteur Sauvegardé

C - INDICATIONS COMPLEMENTAIRES

- Bois existants
- Indication de la localisation prévue pour voies, ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts, à créer ou à modifier hors zone urbaine
- Périmètre de la déclaration d'Utilité Publique du Lyon- Turin

Référence	Désignation des Emplacements Réservés	S m2	Destinataire
ER.2	Chemin de Saint-Ombre : extension du cimetière de Chy-le-Vieux	1555	Commune Chy
ER.3	Chemin de Saint Ombre : création d'un parking public	2410	Commune Chy
ER.4	Chemin piéton de la Combe Noire : prolongement du cheminement existant	1129	Commune Chy
ER.5	Rue du Bois de Candie : création d'un parking public	7632	Commune Chy
ER.7	Chemin de Grive Sac : élargissement de voirie	32	Commune Chy
ER.8	Chemin de St-Ombre : création d'aires de jeux,loisirs et parking	12050	Commune Chy
ER.9	Rue de Sonnaz : réalisation d'un ouvrage pour les eaux pluviales	1950	Commune Chy
ER.10	Chemin de Chiron : élargissement et aménagement de sécurité	90	Commune Chy
ER.11	Chemin du Champet : création d'une aire de stationnement	125	Commune Chy
ER.12	Rue de Roberty : extension équipements publics et aménagement de voirie	1888	Commune Chy
ER.13	Equipements publics : locaux associatifs, parking et aménagement de voirie	1182	Commune Chy
ER.14	Rue du Bourg : voie d'accès et parking	2610	Commune Chy
ER.15	Chemin de la Combe Verte/Ecole Vert-Bois : création d'un chemin piétonnier	190	Commune Chy
ER.16	Rue de la Brûle : élargissement de voirie	52	Commune Chy
ER.17	Création d'un parking pour le départ de parcours pédestres	3244	Commune Chy
ER.18	Création d'un carrefour giratoire avenue d'Aix-les-Bains/route de St-Saturnin et aménagement d'une piste cyclable	1465	Commune Chy
ER.19	Elargissement chemin du Petit Feu	520	Commune Chy
ER.20	Création d'un chemin piétonnier reliant le chemin de Chantemerle au chemin des Perce-Neige	2210	Commune Chy
ER.22	Aménagements hydroécologiques de l'Albanne	1790	SICEC
ER.23	Extension cimetière de BISSY	6034	Commune Chy
ER.24	Chemin de la Labiaz : création d'un giratoire	365	Commune Chy
ER.27	Chemin piéton rue des Treilles/Rue du Galibier	45	Commune Chy
ER.28	Chemin des Evettes : création d'un chemin piétonnier	114	Commune Chy
ER.29	Chemin de Foray : aménagement de sécurité	216	Commune Chy
ER.30	Rue de Salins : équipement de quartier	1400	Commune Chy
ER.31	Elargissement chemin du Glu	350	Commune Chy
ER.32	Chemin piéton les Monts	6	Commune Chy
ER.35	Chemin des Moulins : extension équipements publics	2210	Commune Chy
ER.36	Elargissement chemin des Moulins	115	Commune Chy
ER.40	Passage inférieur avenue de Bassens et carrefour de Joppet	566	Chy Métropole
ER.41	Faubourg Nézin : aire de retournement	250	Commune Chy
ER.43	Parking paysager faubourg Montmélian	4165	Commune Chy
ER.45	Avenue de la Grande Chartreuse : élargissement pour la création d'un cheminement piétons	50	Commune Chy
ER.46	Création d'un chemin piétonnier St-Martin/les Charmettes	2585	Commune Chy
ER.47	Création d'un chemin piétonnier les Charmettes-Nord	859	Commune Chy
ER.48	Création d'un chemin piétonnier les Charmettes-Sud	1147	Commune Chy
ER.49	Rue Charles et Patrice Buet : aménagement d'un carrefour	2185	Commune Chy
ER.50	Desserte de l'allée du Mont Grêle	205	Commune Chy
ER.52	Création d'une frange verte rue des écoles	62	Commune Chy
ER.53	Installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet de Liaison ferroviaire Lyon-Turin (emplacements réservés classiques)	280946	RFF
ER.54	Création d'un trottoir rue de Montagny	185	Commune Chy
ER.55	Fontanettes nord : création d'une voirie d'accès	5753	Chy Métropole
ER.53a/53b	Installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet de Liaison ferroviaire Lyon-Turin (emplacements réservés volumétriques)	3650	SNCF Réseau (ex RFF)
ER.56	Installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet de réaménagement du noeud autoroutier de Chambéry (emplacements réservés classiques)	139535	AREA
ER.56a/56b	Installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet de réaménagement du noeud autoroutier de Chambéry (emplacements réservés volumétriques)	3650	AREA

SERVITUDES D'URBANISME DANS LES ZONES URBAINES (L 123 - 2)

Voir document écrit PLU-1.4.1

Indications de projets publics (L 123-2-c) :

C1 - Chambéry-le-Vieux : rétablissement du franchissement de la voie ferrée
C2 - Avenue des Landiers : halte ferroviaire (long terme)
C3 - Avenue du Grand Ariétaz : halte ferroviaire (long terme)
C4 - Chemin de Jacob / Avenue de Lyon : si réalisation, tête de tunnel de la "voie de Boigne"
C7 - Liaison Grand Verger - Cassine : continuité de l'itinéraire RN6-VRU
C8 - Liaison Joppet - Cassine, section Cassine : voie nouvelle en cours d'étude
C9 - Liaison Joppet - Cassine, section avenue Docteur Desfrançois : voie nouvelle en cours d'étude
C13 - Avenue de Lyon / Chemin des Vieux Capucins : rond-point et voie de désenclavement du centre du Biollay, liaison piétons
C14 - Les Hauts de Chambéry : prolongement de la rue du Grand Champ vers la rue du Genevois

VILLE DE CHAMBERY

POLE URBANISME REGLEMENTAIRE

DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE

Plan Local d'Urbanisme

REGLEMENT DOCUMENTS GRAPHIQUES

PLANCHE 1

PLU-2.3.1
PLU-2.3.2
PLU-2.3.3
PLU-2.3.4
PLU-2.3.5

Approuvé par DCM du 19 JUILLET 2004
Modification N°1 : 23 JANVIER 2006
Modification N°2 : 23 JUILLET 2007
Révision simplifiée N°1 : 23 JUILLET 2007
Révision simplifiée N° 2 : 10 MAI 2010
Modification N°3 : 28 FEVRIER 2011
Mise à jour N°14 : 13 MARS 2012
Mise en compatibilité DUP Lyon Turin : 23 AOUT 2013
Modifications N°4, 5 et 6 : 01 JUIN 2015
Révision allégée N°1 : 09 FEVRIER 2017

PLU - 2.3.1

Echelle : 1/2000

SERVITUDES D'URBANISME DANS LES ZONES URBAINES (L 123 - 2)

Voir document écrit PLU 4.4.1

Indications de projets (article L 123-2-c) :

C1 - Chambéry-le-Vieux : rétablissement du franchissement de la voie ferrée
C2 - Avenue des Landiers : halte ferroviaire (long terme)
C3 - Avenue du Grand Verdun : halte ferroviaire (long terme)
C4 - Chemin de Jacob / Avenue de Lyon : le réchésien, tête de tunnel de la "voie de Bulgne"
C7 - Liaison Grand Verger - Cassine : aménsge de l'ouvrage RN6 (RD)
C8 - Liaison Joppet - Cassine, section Cassine : voie nouvelle en cours d'étude
C9 - Liaison Joppet - Cassine, section avenue Dominique Jacquier : voie nouvelle en cours d'étude
C13 - Avenue de Lyon / Chemin des Vieux Capucins : rond-point et voie de désenclavement du centre du Bissy, liaison piétons
C14 - Les Hauts de Chambéry : prolongement de la rue du Grand Champ vers la rue du Genevois

Référence	Désignation des Emplacements Réservés	S/ m2	Destinataire
ER.2	Chemin de Saint-Ombre : aménsge du cimetière de Cry-la-Vieux	1006	Commune Cry
ER.3	Chemin de Saint-Ombre : création d'un parking public	2410	Commune Cry
ER.4	Chemin piétons de la Combe Noire : prolongement du cheminement existant	1900	Commune Cry
ER.5	Rue du Bois de Cassin : création d'un parking public	1113	Commune Cry
ER.6	Chemin de la Grande Vigne : création d'un parking public	52	Commune Cry
ER.8	Chemin de Bissy : création d'une aire de jeux avec parking	12000	Commune Bissy
ER.9	Rue de Bissy : élargissement d'un chemin pour la mise à double sens	1400	Commune Bissy
ER.10	Chemin de Chiron : élargissement et aménagement de sécurité	90	Commune Bissy
ER.11	Chemin de Chiriaco : création d'une aire de retournement	120	Commune Bissy
ER.12	Rue du Rebord : extension d'équipements publics et aménagement de voirie	1865	Commune Cry
ER.13	Equipements publics : halte ferroviaire, parking et aménagement de voirie	1400	Commune Cry
ER.14	Rue du Bourg : voie d'accès et parking	3912	Commune Cry
ER.16	Chemin de la Combe Noire/Cotte Verchère : création d'un chemin piétonnier	180	Commune Cry
ER.18	Rue de la Bolle : élargissement de voie	52	Commune Cry
ER.17	Création d'un parking plus le square de jeux et jardins piétonniers	3344	Commune Cry
ER.19	Création d'un sentier piétonnier reliant le chemin de Cha-Vanella au chemin des Pierre Rouges	1400	Commune Cry
ER.20	Création d'un chemin piétonnier reliant le chemin de Cha-Vanella au chemin des Pierre Rouges	1200	Commune Cry
ER.22	Aménagements hydrauliques/gaine de l'Hyères	1786	SIAVD
ER.23	Extension cimetière de BISSY	4094	Commune Cry
ER.24	Chemin de la vanelle : création d'un giratoire	301	Commune Cry
ER.27	Chemin poliet-ma-vie Trévouffus du Taillefer	48	Commune Cry
ER.28	Chemin des Vieilles : création d'un chemin piétonnier	710	Commune Cry
ER.29	Chemin de Proby : aménagement de sécurité	216	Commune Cry
ER.30	Rue de Vallon : équipement de cuartier	1486	Commune Cry
ER.31	Elargissement chemin du Gu	360	Commune Cry
ER.32	Chemin Vallon-la-Vierre	5	Commune Cry
ER.35	Chemin des Vaccins : extension équipements publics	3316	Commune Cry
ER.36	Chemin de la Combe Noire : voie d'accès	1116	Commune Cry
ER.37	Passage hydraulique de la Balme et sentier du Joppet	180	Commune Cry
ER.41	Faubourg Nérin : aire de retournement	289	Commune Cry
ER.43	Parking desservant Nouvelle Ecole	4105	Commune Cry
ER.45	Avenue de la Combe d'Ashbuse : élargissement pour la création d'un cheminement piétons	60	Commune Cry
ER.46	Création d'un chemin piétonnier St Marcellin Champvillon	2908	Commune Cry
ER.47	Création d'un chemin piétonnier rue Charmettes-Nord	606	Commune Cry
ER.48	Création d'un chemin piétonnier rue Charmettes-Sud	1327	Commune Cry
ER.49	Rue Chateau d'Helme Sud : aménagement d'un carrefour	3185	Commune Cry
ER.50	Giratoire du vallon de Bissy-Sud	330	Commune Cry
ER.52	Création d'une bretelle entre les écoles	53	Commune Cry
ER.53	Extension du cimetière, terrain et accès liés aux projets de bassin ferroviaire Lyon-Turin	28708	Commune Cry
ER.54	Création d'un bretion rue de Montagny	180	Commune Cry
ER.55	Ferrovière nord : création d'une voirie d'accès	3703	Cry Montagnole

VILLE DE CHAMBERY

POLE URBANISME REGLEMENTAIRE

DOCUMENT EN VIGUEUR

Plan Local d'Urbanisme

REGLEMENT DOCUMENTS GRAPHIQUES

PLANCHE 2

Approuvé par DCM du 19 JUILLET 1994
Modification N°1 : 23 JANVIER 2006
Modification N°2 : 15 DECEMBRE 2008
Révision simplifiée N°1 : 23 JUILLET 2007
Révision simplifiée N°2 : 10 MAI 2010
Révision N°1 : 10 DECEMBRE 2012
Révision simplifiée N°3 : 27 FEVRIER 2013
Mise à jour N°14 : 12 MARS 2012
Mise en compatibilité SCoT Lyon-Turin : 25 AOUT 2013
Modification N°4, 5 et 6 : 01 JUIN 2015
Modification N°7 : 14 DECEMBRE 2015
Modification N°2 : 13 JUIN 2017
Mise en compatibilité : 26 OCTOBRE 2017
Modification N°3 : 14 DECEMBRE 2017

PLU - 2.3.2

Échelle : 1/2000

LEGENDE DU DOCUMENT GRAPHIQUE

A - PRESCRIPTIONS DU PLU

Emplacement réservé avec numéro de référence

Emplacement réservé spécifique lié au projet ferroviaire Lyon Turin

Espace boisé classé

Eléments de paysage à protéger pour des motifs d'ordre culturel ou individuel

Zone humide

Espace public à créer, à aménager ou à modifier

Jardin public ou autre facilité en jardin public

Voirie à 2 voies en lit majeur de l'Hyère (tracé de principe)

Voirie en pleine à aménager ou à créer (tracé de principe)

Marge de recul avec indications des distances

Implantation d'alignement obligatoire et d'accessibilité sur les limites séparatives non contiguës

Implantations imposée à alignement et sur les 3 limites séparatives obligatoire

Hauteur avec indication de hauteur maximale autorisée

Zone et entrée en risque naturel d'éboulement

PPR COMMUNE DE CHAMBERY - Zone 1 non urbanisable

PPR COMMUNE DE CHAMBERY - Zone 2 non constructible

PPR COMMUNE DE CHAMBERY - Zone 3 constructible sous conditions

PPRI - Protection des berges : marge de recul de 10 mètres par rapport au sommet de la berge. Seules pourront être admises les constructions nouvelles en alignement d'un bâti existant, dans des zones exposées à des aléas forts.

PPRI Du BASSIN AVAL DE LA COMMUNE DE CHAMBERY - Zone inconstructible

Zone de nuisa technologique lié aux canalisations du transport de matières dangereuses.

Périmètre de protection des puits

Bâtiments d'élevage agricole

Servitudes I 3 Et c : Institution de la servitude jusque pour créer et aménager publics, instructeurs d'intérêt général et aqueuse vers, à créer ou à élargir en pleine voirie "C"

Périmètre du "classement" de l'Oeuvre de Charmoux"

B - PERIMETRES DES ZONES HORS PLU

Secteur Sauvegardé

C - INDICATIONS COMPLEMENTAIRES

Voies existantes

Limites de la commune

Périmètre de la déclaration d'Utilité Publique du Lyon - Turin

SERVITUDES D'URBANISME DANS LES ZONES URBAINES (L 123 - 2)
Voir document écrit PLU-1.4.1

Indications de projets publics (L 123-2-c) :

C1 - Chambéry-le-Vieux : rétablissement du franchissement de la voie ferrée
C2 - Avenue des Landiers : halte ferroviaire (long terme)
C3 - Avenue du Grand Ariétaz : halte ferroviaire (long terme)
C4 - Chemin de Jacob / Avenue de Lyon : si réalisation, tête de tunnel de la "voie de Boigne"
C7 - Liaison Grand Verger - Cassine : continuité de l'itinéraire RN6-VRU
C8 - Liaison Joppet - Cassine, section Cassine : voie nouvelle en cours d'étude
C9 - Liaison Joppet - Cassine, section avenue Docteur Desfrançois : voie nouvelle en cours d'étude
C13 - Avenue de Lyon / Chemin des Vieux Capucins : rond-point et voie de désenclavement du centre du Biollay, liaison piétons
C14 - Les Hauts de Chambéry : prolongement de la rue du Grand Champ vers la rue du Genevois

Référence	Désignation des Emplacements Réservés	S m2	Destinataire
ER.2	Chemin de Saint-Ombre : extension du cimetière de Chy-le-Vieux	1555	Commune Chy
ER.3	Chemin de Saint Ombre : création d'un parking public	2410	Commune Chy
ER.4	Chemin piéton de la Combe Noire : prolongement du cheminement existant	1129	Commune Chy
ER.5	Rue du Bois de Candie : création d'un parking public	7632	Commune Chy
ER.7	Chemin de Grive Sac : élargissement de voirie	32	Commune Chy
ER.8	Chemin de St-Ombre : création d'aires de jeux,loisirs et parking	12050	Commune Chy
ER.9	Rue de Sonnaz : réalisation d'un ouvrage pour les eaux pluviales	1950	Commune Chy
ER.10	Chemin de Chiron : élargissement et aménagement de sécurité	90	Commune Chy
ER.11	Chemin du Champet : création d'une aire de stationnement	125	Commune Chy
ER.12	Rue de Roberty : extension équipements publics et aménagement de voirie	1888	Commune Chy
ER.13	Equipements publics : locaux associatifs, parking et aménagement de voirie	1182	Commune Chy
ER.14	Rue du Bourg : voie d'accès et parking	2610	Commune Chy
ER.15	Chemin de la Combe Verte/Ecole Vert-Bois : création d'un chemin piétonnier	190	Commune Chy
ER.16	Rue de la Brûle : élargissement de voirie	52	Commune Chy
ER.17	Création d'un parking pour le départ de parcours pédestres	3244	Commune Chy
ER.18	Création d'un carrefour giratoire avenue d'Aix-les-Bains/route de St-Saturnin et aménagement d'une piste cyclable	1465	Commune Chy
ER.19	Elargissement chemin du Petit Feu	520	Commune Chy
ER.20	Création d'un chemin piétonnier reliant le chemin de Chantemerle au chemin des Perce-Neige	2210	Commune Chy
ER.22	Aménagements hydroécologiques de l'Albanne	1790	SICEC
ER.23	Extension cimetière de BISSY	6034	Commune Chy
ER.24	Chemin de la Labiaz : création d'un giratoire	365	Commune Chy
ER.27	Chemin piéton rue des Treilles/Rue du Galibier	45	Commune Chy
ER.28	Chemin des Evettes : création d'un chemin piétonnier	114	Commune Chy
ER.29	Chemin de Foray : aménagement de sécurité	216	Commune Chy
ER.30	Rue de Salins : équipement de quartier	1400	Commune Chy
ER.31	Elargissement chemin du Glu	350	Commune Chy
ER.32	Chemin piéton les Monts	6	Commune Chy
ER.35	Chemin des Moulins : extension équipements publics	2210	Commune Chy
ER.36	Elargissement chemin des Moulins	115	Commune Chy
ER.40	Passage inférieur avenue de Bassens et carrefour de Joppet	566	Chy Métropole
ER.41	Faubourg Nézin : aire de retournement	250	Commune Chy
ER.43	Parking paysager faubourg Montmélian	4165	Commune Chy
ER.45	Avenue de la Grande Chartreuse : élargissement pour la création d'un cheminement piétons	50	Commune Chy
ER.46	Création d'un chemin piétonnier St-Martin/les Charmettes	2585	Commune Chy
ER.47	Création d'un chemin piétonnier les Charmettes-Nord	859	Commune Chy
ER.48	Création d'un chemin piétonnier les Charmettes-Sud	1147	Commune Chy
ER.49	Rue Charles et Patrice Buet : aménagement d'un carrefour	2185	Commune Chy
ER.50	Desserte de l'allée du Mont Grêle	205	Commune Chy
ER.52	Création d'une frange verte rue des écoles	62	Commune Chy
ER.53	Installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet de Liaison ferroviaire Lyon-Turin (emplacements réservés classiques)	280946	RFF
ER.54	Création d'un trottoir rue de Montagny	185	Commune Chy
ER.55	Fontanettes nord : création d'une voirie d'accès	5753	Chy Métropole
ER.53a/53b	Installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet de Liaison ferroviaire Lyon-Turin (emplacements réservés volumétriques)	3650	SNCF Réseau (ex RFF)
ER.56	Installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet de réaménagement du noeud autoroutier de Chambéry (emplacements réservés classiques)	139535	AREA
ER.56a/56b	Installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet de réaménagement du noeud autoroutier de Chambéry (emplacements réservés volumétriques)	3650	AREA

LEGENDE DU DOCUMENT GRAPHIQUE

A - PRESCRIPTIONS DU PLU

- Orientations particulières d'aménagement (voir document écrit PLU 1-3)
- Périmètre de zone ou de secteur
- Plan de détail de zone ou de secteur avec référence du n° de plan
- Emplacement réservé avec numéro de référence
- Emplacement réservé spécifique lié au projet ferroviaire Lyon Turin
- **Emplacement réservé spécifique lié au projet du réaménagement du noeud autoroutier de Chambéry**
- Espace boisé classé
- Bâtiments de caractère ou Elément de patrimoine à protéger pour des motifs d'ordre culturel ou historique
- Zone humide
- Espace public à créer, à aménager ou à modifier
- Périmètre d'interdiction de construire pendant une durée maximum de 5 ans dans l'attente de l'approbation d'un projet d'aménagement global (L151-41 5)
- Jardin public ou dalle traitée en jardin public
- Itinéraire 2 roues aménagements futurs (tracé de principe)
- Itinéraire piéton à aménager ou à créer (tracé de principe)
- Marge de recul avec indications des distances
- Implantation à l'alignement obligatoire et implantation sur les limites séparatives non obligatoire
- Implantation imposée à l'alignement et sur les limites séparatives obligatoire
- R+2 / R+2+c / R+3+c / R+4+c / R+5+c / 10 m / R+10 : Secteur avec indication de hauteur maximum autorisée
- Zone où existe un risque naturel d'éboulement
- PPRI COMMUNE DE CHAMBERY : Zone 1 non urbanisable
- PPRI COMMUNE DE CHAMBERY : Zone 2 non constructible
- PPRI COMMUNE DE CHAMBERY : Zone 3 constructible sous conditions
- PPRI : Protection des berges : marge de recul de 10 mètres par rapport au sommet de la berge. Seules pourront être admises les constructions nouvelles en alignement d'un front bâti continu existant, hors des zones exposées à des aléas forts
- PPRI DU BASSIN AIXOIS SUR LA COMMUNE DE CHAMBERY : Zone inconstructible
- Zone de risque technologique lié aux canalisations de transport de matières dangereuses
- Périmètre de protection des puits
- Bâtiments d'élevage agricole
- Servitude L123-2-c : indication de la localisation prévue pour voies et ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts, à créer ou à modifier en zone urbaine "U"
- Périmètre du lotissement "les Côteaux de Chamoux"

B - PERIMETRES DES ZONES HORS PLU

- Secteur Sauvegardé

C - INDICATIONS COMPLEMENTAIRES

- Bois existants
- Indication de la localisation prévue pour voies, ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts, à créer ou à modifier hors zone urbaine
- Périmètre de la déclaration d'Utilité Publique du Lyon- Turin Périmètre de la déclaration

VILLE DE CHAMBERY

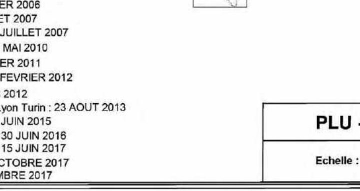
POLE URBANISME REGLEMENTAIRE

DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE

Plan Local d'Urbanisme

REGLEMENT DOCUMENTS GRAPHIQUES

PLANCHE 2



Approuvé par DCM du 19 JUILLET 2004
Modification N°1 : 23 JANVIER 2006
Modification N°2 : 23 JUILLET 2007
Révision simplifiée N°1 : 23 JUILLET 2007
Révision simplifiée N° 2 : 10 MAI 2010
Modification N°3 : 28 FEVRIER 2011
Révision simplifiée N°3 : 27 FEVRIER 2012
Mise à jour N°14 : 13 MARS 2012
Mise en compatibilité DUP Lyon Turin : 23 AOUT 2013
Modification N°4, 5 et 6 : 01 JUIN 2015
Modification simplifiée N°1 : 30 JUIN 2016
Modification simplifiée N°2 : 15 JUIN 2017
Mise en compatibilité : 26 OCTOBRE 2017
Modification N°7 : 14 DECEMBRE 2017

PLU - 2.3.2

Echelle : 1/2000

4.2. EXTRAITS DU RÈGLEMENT D'URBANISME

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

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

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

Zone UE – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UE-1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

m) Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, les travaux de construction, de démolition, de transformation et de modification des immeubles bâtis et non bâtis ainsi que les travaux de déboisement non conformes aux dispositions de l'AVAP/SPR sont interdits.

Zone UE – Après mise en compatibilité

ARTICLE UE-1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

m) Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, les travaux de construction, de démolition, de transformation et de modification des immeubles bâtis et non bâtis ainsi que les travaux de déboisement non conformes aux dispositions de l'AVAP/SPR sont interdits.

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

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

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

a) les constructions à usage d'habitation, à la condition qu'elles soient intégrées à la volumétrie des bâtiments d'activités et qu'elles soient nécessaires aux personnes dont la présence est nécessaire pour assurer la surveillance ou le gardiennage des établissements de la zone et dans la limite de 80 m² de surface de plancher et de 50 % de la surface de plancher affectée à l'activité.

b) Les terrains familiaux et l'habitat adapté destinés à l'accueil des gens du voyage, à la condition que leur implantation, leur desserte et leur insertion paysagère et architecturale soient de qualité et organisées en relation avec leur environnement immédiat.

c) l'extension et le réaménagement d'habitations existantes à la condition de respecter les articles UE-3 à UE-15 et que l'extension n'excède pas 30 m² de surface de plancher.

d) Dans les secteurs UE2dc et UE3dc, les constructions nouvelles ou l'aménagement d'un bâtiment existant à usage de commerce sont autorisés, à la condition que la surface de plancher soit supérieure à 400 m² ou que la surface de vente soit supérieure à 300 m². La modernisation et l'extension des commerces d'une surface de plancher inférieure à 400 m² ou d'une surface de vente inférieure à 300 m² sont autorisées, dans la limite de 10% de la surface de plancher ou de la surface de vente existante à la date de l'approbation de la modification n°1 du SCOT, le 14 décembre 2013.

e) Dans les zones UE (hors zone UEl), UE2 (hors secteur UE2dc) et UE3 (hors secteur UE3dc), les constructions à usage de commerce sont autorisées, à la condition que la surface de plancher soit inférieure à 400 m² ou que la surface de vente soit inférieure à 300 m².

f) les affouillements et exhaussements des sols, à condition qu'ils soient directement liés à la réalisation d'une construction autorisée.

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

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

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

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

a) les constructions à usage d'habitation, à la condition qu'elles soient intégrées à la volumétrie des bâtiments d'activités et qu'elles soient nécessaires aux personnes dont la présence est nécessaire pour assurer la surveillance ou le gardiennage des établissements de la zone et dans la limite de 80 m² de surface de plancher et de 50 % de la surface de plancher affectée à l'activité.

b) Les terrains familiaux et l'habitat adapté destinés à l'accueil des gens du voyage, à la condition que leur implantation, leur desserte et leur insertion paysagère et architecturale soient de qualité et organisées en relation avec leur environnement immédiat.

c) l'extension et le réaménagement d'habitations existantes à la condition de respecter les articles UE-3 à UE-15 et que l'extension n'excède pas 30 m² de surface de plancher.

d) Dans les secteurs UE2dc et UE3dc, les constructions nouvelles ou l'aménagement d'un bâtiment existant à usage de commerce sont autorisés, à la condition que la surface de plancher soit supérieure à 400 m² ou que la surface de vente soit supérieure à 300 m². La modernisation et l'extension des commerces d'une surface de plancher inférieure à 400 m² ou d'une surface de vente inférieure à 300 m² sont autorisées, dans la limite de 10% de la surface de plancher ou de la surface de vente existante à la date de l'approbation de la modification n°1 du SCOT, le 14 décembre 2013.

e) Dans les zones UE (hors zone UEl), UE2 (hors secteur UE2dc) et UE3 (hors secteur UE3dc), les constructions à usage de commerce sont autorisées, à la condition que la surface de plancher soit inférieure à 400 m² ou que la surface de vente soit inférieure à 300 m².

f) les affouillements et exhaussements des sols, à condition qu'ils soient directement liés à la réalisation d'une construction autorisée.

Zone UE – Avant mise en compatibilité

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

g) les foyers-logement de travailleurs, à condition qu'ils soient intégrés au lieu de vie de la zone et les foyers–logements liés à une activité autorisée dans la zone.

h) l'aménagement des dépôts existants de véhicules usagés, à condition de prévoir des dispositions qui n'entraînent ni pollution des eaux, ni gêne visuelle ou sonore pour le voisinage.

i) dans les secteurs UEc et UE3dc, les constructions à usage artisanal à la condition qu'elles s'intègrent dans la forme urbaine dominante et ne présentant pas de risque de nuisances.

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

k) Dans la zone UE5, les constructions accueillant des bureaux à la condition que la surface dédiée aux bureaux ne représente pas plus de 50% de la surface de plancher de la construction (la surface restante étant destinée à l'activité artisanale, industrielle, entrepôt), ou à la condition qu'ils s'intègrent à un équipement d'intérêt collectif lié à la pratique sportive.

Zone UE – Après mise en compatibilité

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

g) les foyers-logement de travailleurs, à condition qu'ils soient intégrés au lieu de vie de la zone et les foyers–logements liés à une activité autorisée dans la zone.

h) l'aménagement des dépôts existants de véhicules usagés, à condition de prévoir des dispositions qui n'entraînent ni pollution des eaux, ni gêne visuelle ou sonore pour le voisinage.

i) dans les secteurs UEc et UE3dc, les constructions à usage artisanal à la condition qu'elles s'intègrent dans la forme urbaine dominante et ne présentant pas de risque de nuisances.

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

k) Dans la zone UE5, les constructions accueillant des bureaux à la condition que la surface dédiée aux bureaux ne représente pas plus de 50% de la surface de plancher de la construction (la surface restante étant destinée à l'activité artisanale, industrielle, entrepôt), ou à la condition qu'ils s'intègrent à un équipement d'intérêt collectif lié à la pratique sportive.

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

Zone UE – Avant mise en compatibilité

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

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

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

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

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

Dans le secteur UEl les constructions peuvent s'implanter à l'alignement ou sans conditions de recul.

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

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

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

5. Reculs par rapport à l'emprise ferroviaire

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

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

7. Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, l'implantation des constructions doit respecter les dispositions réglementaires de l'AVAP/SPR.

Zone UE – Après mise en compatibilité

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

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

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

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

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

Dans le secteur UEl les constructions peuvent s'implanter à l'alignement ou sans conditions de recul.

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

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

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

5. Reculs par rapport à l'emprise ferroviaire

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

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

7. Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, l'implantation des constructions doit respecter les dispositions réglementaires de l'AVAP/SPR.

Zone UE – Avant mise en compatibilité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, l'implantation des constructions doit respecter les dispositions réglementaires de l'AVAP/SPR.

Zone UE – Après mise en compatibilité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, l'implantation des constructions doit respecter les dispositions réglementaires de l'AVAP/SPR.

Zone UE – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UE-10 : HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, la hauteur des constructions doit respecter les dispositions réglementaires de l'AVAP/SPR.

1. Définition de la hauteur

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

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

2. La hauteur exprimée en mètres

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

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

3. Hauteur exprimée en niveaux

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

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

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

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

Zone UE – Après mise en compatibilité

ARTICLE UE-10 : HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, la hauteur des constructions doit respecter les dispositions réglementaires de l'AVAP/SPR.

1. Définition de la hauteur

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

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

2. La hauteur exprimée en mètres

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

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

3. Hauteur exprimée en niveaux

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

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

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

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

Zone UE – Avant mise en compatibilité

ARTICLE UE-11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, la hauteur des constructions doit respecter les dispositions réglementaires de l'AVAP/SPR.

Bâtiments

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

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

Tenue des constructions

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

Clôtures

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

Quand elles sont prévues, elles peuvent être constituées :

- soit de grilles de couleur verte, grise ou blanche, à mailles, rectangulaires ou carrées, implantées à même le sol ou fixées sur un muret de 15 cm de hauteur maximum.

- soit de haies vives sans limitation de hauteur autre que celles prévues dans le Code Civil

- les murs pleins en clôture sur rue sont prohibés en raison du respect de la perception et de l'ambiance de la rue.

La hauteur totale ne peut dépasser 2 mètres.

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

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

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

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

Zone UE – Après mise en compatibilité

ARTICLE UE-11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, la hauteur des constructions doit respecter les dispositions réglementaires de l'AVAP/SPR.

Bâtiments

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

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

Tenue des constructions

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

Clôtures

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

Quand elles sont prévues, elles peuvent être constituées :

- soit de grilles de couleur verte, grise ou blanche, à mailles, rectangulaires ou carrées, implantées à même le sol ou fixées sur un muret de 15 cm de hauteur maximum.

- soit de haies vives sans limitation de hauteur autre que celles prévues dans le Code Civil

- les murs pleins en clôture sur rue sont prohibés en raison du respect de la perception et de l'ambiance de la rue.

La hauteur totale ne peut dépasser 2 mètres.

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

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

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

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

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

Enseignes

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

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

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

Antennes

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

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

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

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

Enseignes

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

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

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

Antennes

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

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

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

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

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

a. les occupations et utilisations du sol non mentionnée à l'article N-2.

b. les constructions qui par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier sont de nature à porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, aux sites, ou aux perspectives sur les éléments du patrimoine bâti.

c. La démolition des constructions faisant l'objet d'une protection définie sur les documents graphiques.

d. Le changement de destination des constructions existantes dans le secteur Nd

e. Dans les zones humides délimitées dans les documents graphiques au titre de l'article L123-1-5-III-alinéa 2° du Code de l'Urbanisme, toute construction ou installation est interdite, à l'exception des aménagements permettant la découverte et l'entretien du milieu (chemin piéton, panneaux d'information, balises…).

Les occupations ou utilisations du sol néfastes au caractère et à l'équilibre des zones humides, en particulier la mise en culture ou en boisement, ainsi que les interventions de toute nature contribuant à l'assèchement (drainage), à la mise en eau, au remblai (dépôt de matériaux) ou à l'imperméabilisation sont interdits, excepté lorsqu'ils sont menés dans le cadre d'une gestion écologique justifiée.

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

f. Dans la zone Nrm, soumise aux risques miniers, toute occupation et utilisation du sol est interdite.

g. Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, les travaux de construction, de démolition, de transformation et de modification des immeubles bâtis et non bâtis ainsi que les travaux de déboisement non conformes aux dispositions de l'AVAP/SPR sont interdits.

h. Dans les zones Npa, sont interdites toute nouvelle construction, à l'exception des autorisations mentionnées dans l'article N-2, ainsi que les éoliennes sur mât et les antennes relais.

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

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

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

a. les occupations et utilisations du sol non mentionnée à l'article N-2.

b. les constructions qui par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier sont de nature à porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, aux sites, ou aux perspectives sur les éléments du patrimoine bâti.

c. La démolition des constructions faisant l'objet d'une protection définie sur les documents graphiques.

d. Le changement de destination des constructions existantes dans le secteur Nd

e. Dans les zones humides délimitées dans les documents graphiques au titre de l'article L123-1-5-III-alinéa 2° du Code de l'Urbanisme, toute construction ou installation est interdite, à l'exception des aménagements permettant la découverte et l'entretien du milieu (chemin piéton, panneaux d'information, balises…).

Les occupations ou utilisations du sol néfastes au caractère et à l'équilibre des zones humides, en particulier la mise en culture ou en boisement, ainsi que les interventions de toute nature contribuant à l'assèchement (drainage), à la mise en eau, au remblai (dépôt de matériaux) ou à l'imperméabilisation sont interdits, excepté lorsqu'ils sont menés dans le cadre d'une gestion écologique justifiée.

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

f. Dans la zone Nrm, soumise aux risques miniers, toute occupation et utilisation du sol est interdite.

g. Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, les travaux de construction, de démolition, de transformation et de modification des immeubles bâtis et non bâtis ainsi que les travaux de déboisement non conformes aux dispositions de l'AVAP/SPR sont interdits.

h. Dans les zones Npa, sont interdites toute nouvelle construction, à l'exception des autorisations mentionnées dans l'article N-2, ainsi que les éoliennes sur mât et les antennes relais.

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

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

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

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

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

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

a. Les constructions nouvelles à usage d'habitation dans le secteur Nb.

b. les affouillements et exhaussements du sol, à la condition qu'ils soient directement liés à la réalisation d'une construction autorisée ou pour les dépôts de déchets inertes, à la condition qu'ils fassent l'objet d'un traitement paysager.

c. les travaux ou mouvements de sol, et à la condition qu'ils soient liés à des opérations de valorisation biologique d'intérêt général dans le secteur Nce.

d. les modifications routières ou autoroutières et installations nécessaires à leur exploitation, et à la condition de faire l'objet de traitements appropriés, pour permettre leur meilleure intégration dans le site ou le paysage.

e. l'aménagement des constructions existantes à usage d'habitation, ou leur extension sauf dans le secteur Nd, et à la condition que cette extension n'excède pas 50 % de la SURFACE DE PLANCHER existante à la date d'approbation de la présente révision.

f. la transformation de bâtiments existants et leur extension mesurée pour de l'habitat, des équipements hôteliers ou pour des équipements nécessaires à la pratique des loisirs touristiques, à la condition que la structure du bâti le permette et en raison de leur intérêt architectural ou patrimonial.

g. un garage par logement existant et à la condition que sa surface hors œuvre brute soit inférieure à 25 m².

h. les piscines et à la condition qu'elles viennent en complément d'une construction existante.

i. l'aménagement de terrain de camping et de caravanes ou d'aires de stationnement pour les gens du voyage et à la condition et qu'ils fassent l'objet d'un traitement paysager sauf dans le secteur Npa.

j. les équipements et ouvrages publics ou d'intérêt collectif et à la condition :

- qu'ils ne compromettent pas la vocation de la zone qu'ils s'intègrent dans le site ou le paysage,

dans le secteur Nce, qu'ils permettent le passage des piétons et deux roues le long des berges des cours d'eau et préservent le milieu naturel,

- dans le secteur Npa, uniquement s'il s'agit d'une extension ou de la reconstruction d'un bâtiment dans le cadre d'un projet d'intérêt général.

k. dans le secteur Np, les constructions et installations à usage d'équipement à la condition qu'elles soient nécessaires à la pratique des loisirs ou à usage sportif.

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

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

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

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

a. Les constructions nouvelles à usage d'habitation dans le secteur Nb.

b. les affouillements et exhaussements du sol, à la condition qu'ils soient directement liés à la réalisation d'une construction autorisée ou pour les dépôts de déchets inertes, à la condition qu'ils fassent l'objet d'un traitement paysager.

c. les travaux ou mouvements de sol, et à la condition qu'ils soient liés à des opérations de valorisation biologique d'intérêt général dans le secteur Nce.

d. les modifications routières ou autoroutières et installations nécessaires à leur exploitation, et à la condition de faire l'objet de traitements appropriés, pour permettre leur meilleure intégration dans le site ou le paysage.

e. l'aménagement des constructions existantes à usage d'habitation, ou leur extension sauf dans le secteur Nd, et à la condition que cette extension n'excède pas 50 % de la SURFACE DE PLANCHER existante à la date d'approbation de la présente révision.

f. la transformation de bâtiments existants et leur extension mesurée pour de l'habitat, des équipements hôteliers ou pour des équipements nécessaires à la pratique des loisirs touristiques, à la condition que la structure du bâti le permette et en raison de leur intérêt architectural ou patrimonial.

g. un garage par logement existant et à la condition que sa surface hors œuvre brute soit inférieure à 25 m².

h. les piscines et à la condition qu'elles viennent en complément d'une construction existante.

i. l'aménagement de terrain de camping et de caravanes ou d'aires de stationnement pour les gens du voyage et à la condition et qu'ils fassent l'objet d'un traitement paysager sauf dans le secteur Npa.

j. les équipements et ouvrages publics ou d'intérêt collectif et à la condition :

- qu'ils ne compromettent pas la vocation de la zone qu'ils s'intègrent dans le site ou le paysage,

dans le secteur Nce, qu'ils permettent le passage des piétons et deux roues le long des berges des cours d'eau et préservent le milieu naturel,

- dans le secteur Npa, uniquement s'il s'agit d'une extension ou de la reconstruction d'un bâtiment dans le cadre d'un projet d'intérêt général.

k. dans le secteur Np, les constructions et installations à usage d'équipement à la condition qu'elles soient nécessaires à la pratique des loisirs ou à usage sportif.

l. les abris pour jardins ou pour les animaux sauf dans le secteur Npa traité à l'alinéa n. suivant..

m. les occupations et utilisations du sol à usage agricole ou liées à l'activité agricole ou forestière sauf dans le secteur Npa .

n. Dans les secteurs Npa, les extensions des constructions existantes dans la limite de 50 m² d'emprise au sol non renouvelable, les reconstructions ainsi qu'un garage de moins de 25 m² (non renouvelable) et un abri de jardin de moins de 25 m² (non renouvelable), les piscines découvertes et la pose de panneaux solaires au sol, dans les conditions définies par le règlement de l'AVAP/SPR.

Cette limitation d'emprise au sol ne s'applique pas dans le cadre de l'extension ou de la reconstruction d'un bâtiment dans le cadre d'un projet d'intérêt général.

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

l. les abris pour jardins ou pour les animaux sauf dans le secteur Npa traité à l'alinéa n. suivant..

m. les occupations et utilisations du sol à usage agricole ou liées à l'activité agricole ou forestière sauf dans le secteur Npa .

n. Dans les secteurs Npa, les extensions des constructions existantes dans la limite de 50 m² d'emprise au sol non renouvelable, les reconstructions ainsi qu'un garage de moins de 25 m² (non renouvelable) et un abri de jardin de moins de 25 m² (non renouvelable), les piscines découvertes et la pose de panneaux solaires au sol, dans les conditions définies par le règlement de l'AVAP/SPR.

Cette limitation d'emprise au sol ne s'applique pas dans le cadre de l'extension ou de la reconstruction d'un bâtiment dans le cadre d'un projet d'intérêt général.

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

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

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

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

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

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

Les constructions doivent s'implanter à 5 mètres minimum de l'alignement des voies publiques ou des limites se substituant à l'alignement dans le cas de voies privées ouvertes à la circulation publique.

L'ensemble de ces règles s'applique au corps principal des bâtiments. Les encorbellements, saillies de toiture, escaliers extérieurs, balcons, bow-windows, accès et rampes non fermés, de moins de 1 m de profondeur maximum ne sont pas pris en compte pour les constructions existantes à la date de l'approbation de la modification n°6 du PLU.

Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, l'implantation des constructions doit respecter les dispositions réglementaires de l'AVAP/SPR.

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

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

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

Dans le cas où, sur un terrain limitrophe, une construction déjà implantée sur une limite séparative aboutissant aux voies, la construction nouvelle peut s'implanter sur cette limite séparative en continuité du bâti existant.

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

Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, l'implantation des constructions doit respecter les dispositions réglementaires de l'AVAP/SPR.

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

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

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

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

Les constructions doivent s'implanter à 5 mètres minimum de l'alignement des voies publiques ou des limites se substituant à l'alignement dans le cas de voies privées ouvertes à la circulation publique.

L'ensemble de ces règles s'applique au corps principal des bâtiments. Les encorbellements, saillies de toiture, escaliers extérieurs, balcons, bow-windows, accès et rampes non fermés, de moins de 1 m de profondeur maximum ne sont pas pris en compte pour les constructions existantes à la date de l'approbation de la modification n°6 du PLU.

Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, l'implantation des constructions doit respecter les dispositions réglementaires de l'AVAP/SPR.

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

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

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

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

Dans le cas où, sur un terrain limitrophe, une construction déjà implantée sur une limite séparative aboutissant aux voies, la construction nouvelle peut s'implanter sur cette limite séparative en continuité du bâti existant.

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

Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, l'implantation des constructions doit respecter les dispositions réglementaires de l'AVAP/SPR.

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

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

ARTICLE N-10 : HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, la hauteur des constructions doit respecter les dispositions réglementaires de l'AVAP/SPR.

1. Définition de la hauteur

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

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

2. La hauteur exprimée en niveaux

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

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

3. La hauteur exprimée en mètres

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

4. Combles

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

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

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

ARTICLE N-10 : HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, la hauteur des constructions doit respecter les dispositions réglementaires de l'AVAP/SPR.

1. Définition de la hauteur

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

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

2. La hauteur exprimée en niveaux

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

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

3. La hauteur exprimée en mètres

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

4. Combles

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

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

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

ARTICLE N-11 : ASPECT EXTERIEUR

Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, l'aspect extérieur des constructions doit respecter les dispositions réglementaires de l'AVAP/SPR.

Les enrochements et murs cyclopéens sont interdits.

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

Toitures :

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

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

Couleur des parements extérieurs :

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

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

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

Clôtures :

Les clôtures doivent s'intégrer dans le paysage.

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

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

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

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

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

ARTICLE N-11 : ASPECT EXTERIEUR

Dans les secteurs couverts par l'AVAP/SPR, l'aspect extérieur des constructions doit respecter les dispositions réglementaires de l'AVAP/SPR.

Les enrochements et murs cyclopéens sont interdits.

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

Toitures :

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

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

Couleur des parements extérieurs :

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

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

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

Clôtures :

Les clôtures doivent s'intégrer dans le paysage.

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

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

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

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

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

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

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

Antennes :

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

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

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

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

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

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

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

Antennes :

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

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

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

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

4.3. LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

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

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

Référence	Désignation	Surface m²	Destinataire
ER.2	Chemin de Saint Ombre Extension du cimetière de Chy le Vieux	1 555	Commune Chy
ER.3	Chemin de Saint Ombre Création d'une voie de desserte et parking	2.410	Commune Chy
ER.4	Chemin piéton de la Combe Noire Prolongement du cheminement existant	1 129	Commune Chy
ER.5	Rue du Bois de Candie Création d'un parking public	7 632	Commune Chy
ER.7	Chemin de Grive Sac Elargissement de voirie	32	Commune Chy
ER.8	Chemin de Saint Ombre Création d'aires de jeux et de loisirs et parking public	12 050	Commune Chy
ER.9	Rue de Sonnaz Réalisation d'un ouvrage pour les eaux pluviales	1.950	Commune Chy
ER.10	Chemin Chiron : élargissement et aménagement de sécurité	90	Commune Chy
ER.11	Chemin du Champet Création aire de stationnement	125	Commune Chy
ER.12	Rue de Roberty Extension équipements publics et aménagement de voirie	1 888	Commune Chy
ER.13	Equipements publics : locaux associatifs Parking et aménagement de voirie	1 182	Commune Chy
ER.14	Rue du Bourg Voie d'accès et parking	2 610	Commune Chy
ER.15	Chemin de la Combe Verte/Ecole Vert Bois Création d'un chemin piétonnier	190	Commune Chy

Référence	Désignation	Surface m²	Destinataire
ER.2	Chemin de Saint Ombre Extension du cimetière de Chy le Vieux	1 555	Commune Chy
ER.3	Chemin de Saint Ombre Création d'une voie de desserte et parking	2.410	Commune Chy
ER.4	Chemin piéton de la Combe Noire Prolongement du cheminement existant	1 129	Commune Chy
ER.5	Rue du Bois de Candie Création d'un parking public	7 632	Commune Chy
ER.7	Chemin de Grive Sac Elargissement de voirie	32	Commune Chy
ER.8	Chemin de Saint Ombre Création d'aires de jeux et de loisirs et parking public	12 050	Commune Chy
ER.9	Rue de Sonnaz Réalisation d'un ouvrage pour les eaux pluviales	1.950	Commune Chy
ER.10	Chemin Chiron : élargissement et aménagement de sécurité	90	Commune Chy
ER.11	Chemin du Champet Création aire de stationnement	125	Commune Chy
ER.12	Rue de Roberty Extension équipements publics et aménagement de voirie	1 888	Commune Chy
ER.13	Equipements publics : locaux associatifs Parking et aménagement de voirie	1 182	Commune Chy
ER.14	Rue du Bourg Voie d'accès et parking	2 610	Commune Chy
ER.15	Chemin de la Combe Verte/Ecole Vert Bois Création d'un chemin piétonnier	190	Commune Chy

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

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

Référence	Désignation	Surface m²	Destinataire
ER.41	Faubourg Nézin (aire de retournement)	250	Commune Chy
ER.43	Parking paysager Faubourg Montmélian	4 165	Commune Chy
ER.45	Avenue de la Grande Chartreuse Elargissement pour la création d'un cheminement piéton	50	Commune Chy
ER.46	Création d'un chemin piétonnier St-Martin/les Charmettes	2 585	Commune Chy
ER.47	Création d'un chemin piétonnier les Charmettes Nord	859	Commune Chy
ER.48	Création d'un chemin piétonnier les Charmettes Sud	1 147	Commune Chy
ER.49	Rue Charles et Patrice Buet Aménagement d'un carrefour d'accès	2185	Commune Chy
ER.50	Desserte de l'allée du Mont Grêle	205	Commune Chy
ER.52	Création d'une frange verte rue des écoles	62	Commune Chy
ER.53	Installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin	284 596	RFF
ER.54	Création d'un trottoir rue de Montagny	185	Commune Chambéry
ER.55	Fontanettes Nord : création d'une voirie d'accès	5 753	Chambéry Métropole

Référence	Désignation	Surface m²	Destinataire
ER.41	Faubourg Nézin (aire de retournement)	250	Commune Chy
ER.43	Parking paysager Faubourg Montmélian	4 165	Commune Chy
ER.45	Avenue de la Grande Chartreuse Elargissement pour la création d'un cheminement piéton	50	Commune Chy
ER.46	Création d'un chemin piétonnier St-Martin/les Charmettes	2 585	Commune Chy
ER.47	Création d'un chemin piétonnier les Charmettes Nord	859	Commune Chy
ER.48	Création d'un chemin piétonnier les Charmettes Sud	1 147	Commune Chy
ER.49	Rue Charles et Patrice Buet Aménagement d'un carrefour d'accès	2185	Commune Chy
ER.50	Desserte de l'allée du Mont Grêle	205	Commune Chy
ER.52	Création d'une frange verte rue des écoles	62	Commune Chy
ER.53	Installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet de Liaison ferroviaire Lyon-Turin (emplacement réservé classique)	280 946	RFF
ER.54	Création d'un trottoir rue de Montagny	185	Commune Chambéry
ER.55	Fontanettes Nord : création d'une voirie d'accès	5 753	Chambéry Métropole
ER 53a/53b	Installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet de Liaison ferroviaire Lyon-Turin (emplacements réservés volumétriques)	3 650	SNCF Réseau (ex RFF)
ER 56	Installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry (emplacements réservés classiques)	139 535	AREA
ER 56a/56b	Installations, ouvrages, travaux et activités liés au projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry (emplacements réservés volumétriques)	3 650	AREA

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

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

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

1° Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L.141-1 ;

2° Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n°83-8 du 7 janvier 1983 ;

3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L.1214-1 du code des transports ;

4° Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L.302-1 du code de la construction et de l'habitation ;

5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes conformément à l'article L.112-4.

Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu prennent en compte le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L.229-26 du code de l'environnement. »

Le territoire de Chambéry est concerné par :

- Le SCOT Métropole Savoie, approuvé le 21 juin 2005. Sa modification n°1 a été approuvée le 14 décembre 2013. Il a fait l'objet d'une procédure de déclaration de projet n°1 valant mise en compatibilité en date du 17/12/2016. La révision générale du SCOT a été prescrite en date du 25/03/2017 ;
- Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de Chambéry Métropole, adopté en 20004 ;
- Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de l'agglomération chambérienne 2014/2019, adopté le 19/12/2013 ;
- Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'Aérodrome de Chambéry, approuvé le 31/07/2009 ;
- Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) Rhône-Alpes, approuvé le 17/04/2014.

5.1. SCOT MÉTROPOLE SAVOIE

Le dossier du SCOT comporte trois parties :

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

Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

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

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

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

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

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

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

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

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

Document d'Orientations Générales (DOG)

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

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

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

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

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

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

> **Le seul espace à protéger figurant dans le SCOT est une zone à enjeu paysager entre le Carré et l'A41. Le présent projet d'infrastructure est compatible avec cette orientation puisqu'il intègre des études d'environnement, d'insertion paysagère, une étude d'impact et la définition de mesures de compensation pour minimiser les impacts sur l'environnement, les paysages et l'agriculture, …).**

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

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

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

> *La mise en compatibilité du PLU de Chambéry avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le SCoT de Métropole Savoie.*

5.2. PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN DE CHAMBÉRY MÉTROPOLE

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

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

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

Le PDU a défini 3 grands axes d'action :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il détermine :

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

Les orientations concernant l'urbanisme et le transport sont :

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

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

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

6. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

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

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

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

Pour mémoire, le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry n'a d'incidence significative sur aucun site Natura 2000 ni sur aucun Espace Boisé Classé (EBC) ou élément de valeur à protéger au titre de l'article L151-9 du code de l'urbanisme.

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

6.1. CADRE RÉGLEMENTAIRE

Documents soumis à évaluation environnementale

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

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

Conditions d'application pour les plans locaux d'urbanisme

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

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

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

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

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

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

Contenu du rapport environnemental

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

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

Celui doit comprendre :

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

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

3° Une analyse exposant :

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

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

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

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

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

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

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

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

6.2.CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

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

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

6.3.ANALYSE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

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

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

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

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

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

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