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

ANNEXE 3 bis :

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

SOMMAIRE

PIÈCE G2 : MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME – COMMUNE DE LA MOTTE-SERVOLEX 1

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

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

2. PRÉSENTATION DU PROJET 8

2.1. Présentation générale du projet 8
2.1.1. Contexte 8
2.1.2. Objectifs du projet 8
2.1.3. Historique du projet 8
2.1.4. Présentation du projet 8
2.2. Caractéristiques de la section du projet traversant la commune 11
2.2.1. Réaménagement de la gare de péage existante (n°3) et déplacement du parking de covoiturage (n°3bis) 12
2.2.2. Remplacement de l'ouvrage sur la Leysse et rectification de la bretelle VRU nord (Aix-les-Bains) vers péage (n°4) 13
2.2.3. Remplacement de l'ouvrage sur la Leysse dans le sens péage vers VRU (n°5) 14
2.2.4. Allongement de la bretelle d'insertion vers A43 Lyon (n°7) 15

3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA MOTTE-SERVOLEX 16

3.1. Principes généraux 16
3.2. Rapport de présentation 16
3.3. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) 17
3.4. Orientations d'aménagement et de programmation 17
3.5. Dispositions applicables aux différentes zones 18
3.6. Emplacements réservés 19
3.7. Espaces Boisés Classés 19
3.8. Marges de recul 19
3.9. PPRI 19
3.10. Eléments de valeur à protéger au titre de l'article L151-9 du code de l'urbanisme 19
3.11. Règlements de lotissement (article L442-13 du code de l'urbanisme) 20
3.12. Plans d'aménagement de ZAC (Article L311-7 du code de l'urbanisme) 20
3.13. Evaluation environnementale du document d'urbanisme 20

4. DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA MOTTE-SERVOLEX 21

4.1. Plan de zonage 21
4.2. Extraits du règlement d'urbanisme 26
4.3. Liste des emplacements réservés 52

5. COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNÉS AUX ARTICLES L.131-4 ET L.131-5 DU CODE DE L'URBANISME 53

5.1. SCOT Métropole Savoie 53
5.2. Plan de déplacement urbain de Chambéry Métropole 54
5.3. Programme Local de l'Habitat de l'agglomération chambérienne 55
5.4. Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Chambéry 55
5.5. Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie Rhône-Alpes 55

6. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ 56

6.1. Cadre réglementaire 56
6.2. Contenu de l'évaluation environnementale 57
6.3. Analyse de l'évaluation environnementale 57

TABLES DES ILLUSTRATIONS

FIGURES

Figure 1 : Plan de description générale du projet retenu (source Egis, novembre2017) 9

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

Figure 3 : Vue en plan (tracé indicatif) de l'aménagement du péage existant (source Egis, mars 2017) 12

Figure 4 : Vue en plan (tracé indicatif) de l'aménagement du parking de covoiturage (source Egis, mars 2017) 12

Figure 5 : Vue en plan (tracé indicatif) de la bretelle VRU nord vers péage (source Egis, mars 2017) 13

Figure 6 : Coupe transversale type du nouvel ouvrage sur la Leysse en amont hydraulique de l'existant (Source Omnis, juillet 2017) 14

Figure 7 : Coupe longitudinale type du nouvel ouvrage sur la Leysse en amont hydraulique de l'existant (Source Omnis, Mars 2017) 14

Figure 8 : Vue en plan (tracé indicatif) de la modification de la bretelle Péage vers VRU (source Egis, mars 2017) 14

Figure 9 : Vue en plan (tracé indicatif) de l'allongement maximal de l'insertion vers l'A43 (source Egis, mars 2017) 15

TABLEAUX

Tableau 1 : Analyse de l'évaluation environnementale 61

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

1.1. MISE EN COMPATIBILITÉ

1.1.1. DÉFINITION

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

La déclaration d'utilité publique qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue aux articles suivants du code de l'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 La Motte-Servolex, localisée dans le département de la Savoie (73)

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

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

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

1.4. DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES

1.4.1. PROCÉDURE EN CINQ ÉTAPES

Le processus ci-après explicite les principales étapes 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 La Motte-Servolex.

2. PRÉSENTATION DU PROJET

2.1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

2.1.1. CONTEXTE

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

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

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

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

2.1.2. OBJECTIFS DU PROJET

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

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

2.1.3. HISTORIQUE DU PROJET

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

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

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

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

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

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

2.1.4. PRÉSENTATION DU PROJET

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

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

Le projet est représenté sur la carte ci-après.

Figure 1 : Plan de description générale du projet retenu (source Egis, novembre2017)

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.

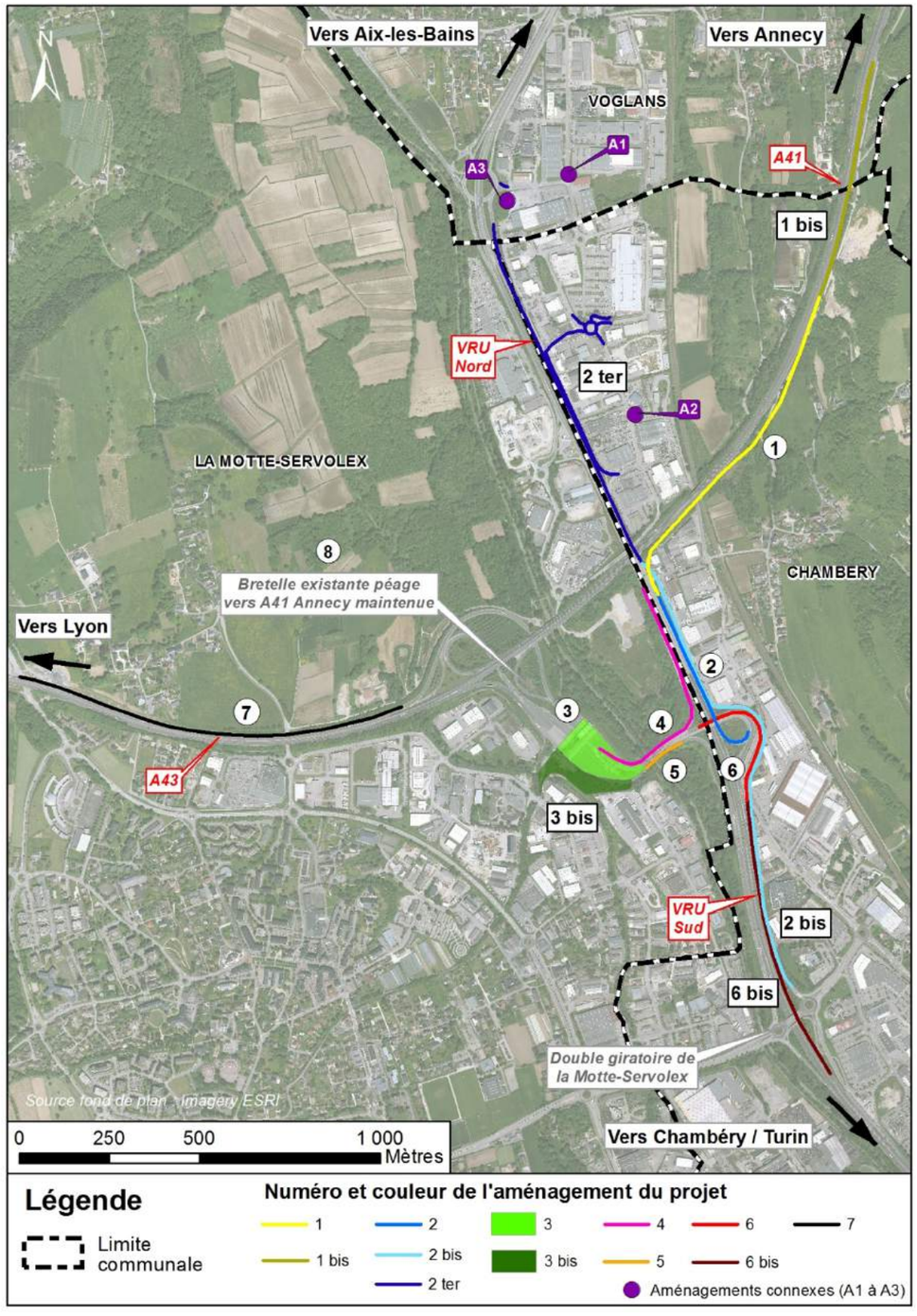


Figure 2 : Plan de description du projet simplifié (source Egis, juin 2017)

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 La Motte-Servolex sont :

- 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°3 bis)** ;
- **Le remplacement de l'ouvrage** actuel à 2 voies (PI 3992) **de franchissement de la Leysse** dans le sens VRU vers péage par un **nouvel ouvrage d'art à 3 voies** permettant d'accueillir les 2 voies en provenance de la VRU sud Chambéry et la voie en provenance de la VRU nord (Aix-les-Bains) **(n°4).** La création de ce nouvel ouvrage est 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 modification de l'insertion de la bretelle péage vers Lyon sur A43 par l'allongement de la partie à deux voies** en direction de Lyon **(n°7**).

Ces aménagements sont présentés aux pages suivantes.

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

Description

L'aménagement du péage comprend sur les emprises actuelles :

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

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

Vue en plan

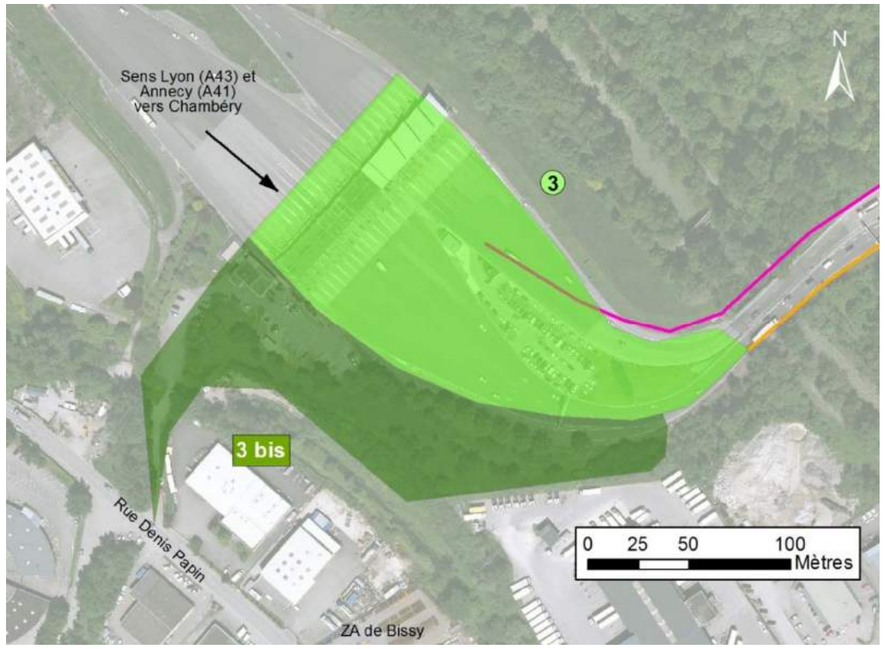


Figure 3 : Vue en plan (tracé indicatif) de l'aménagement du péage existant (source Egis, mars 2017)

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

Le parking est composé :

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

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

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

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

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

Description

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

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

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

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

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

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

Vue en plan

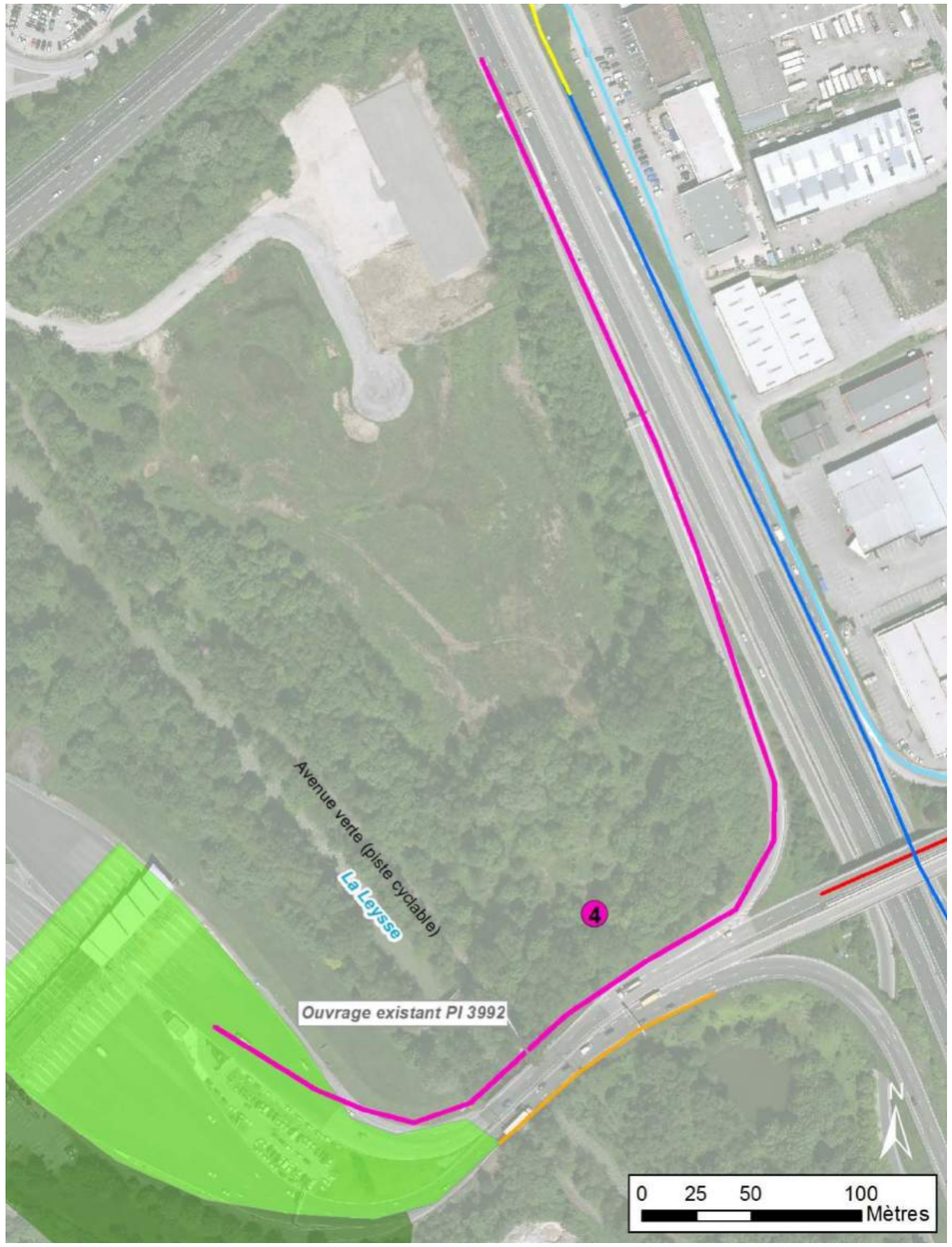


Figure 5 : Vue en plan (tracé indicatif) de la bretelle VRU nord vers péage (source Egis, mars 2017)

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

Description

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

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

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

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

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

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

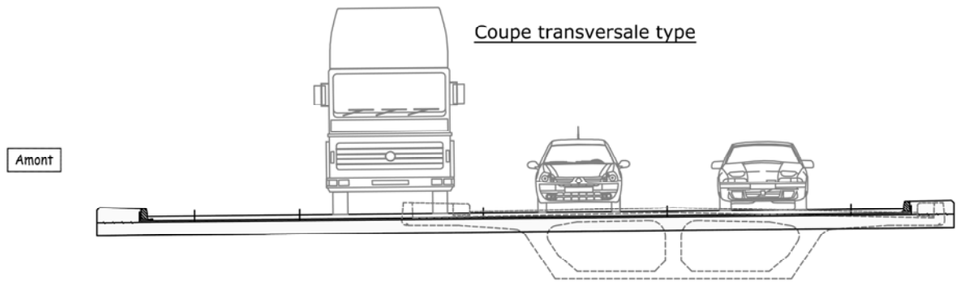


Figure 6 : Coupe transversale type du nouvel ouvrage sur la Leysse en amont hydraulique de l'existant (Source Omnis, juillet 2017)

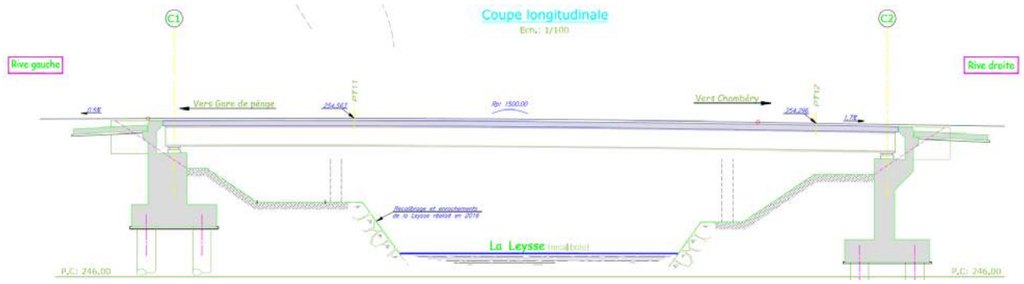


Figure 7 : Coupe longitudinale type du nouvel ouvrage sur la Leysse en amont hydraulique de l'existant (Source Omnis, Mars 2017)

Vue en plan

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

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

Description

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

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

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

Vue en plan

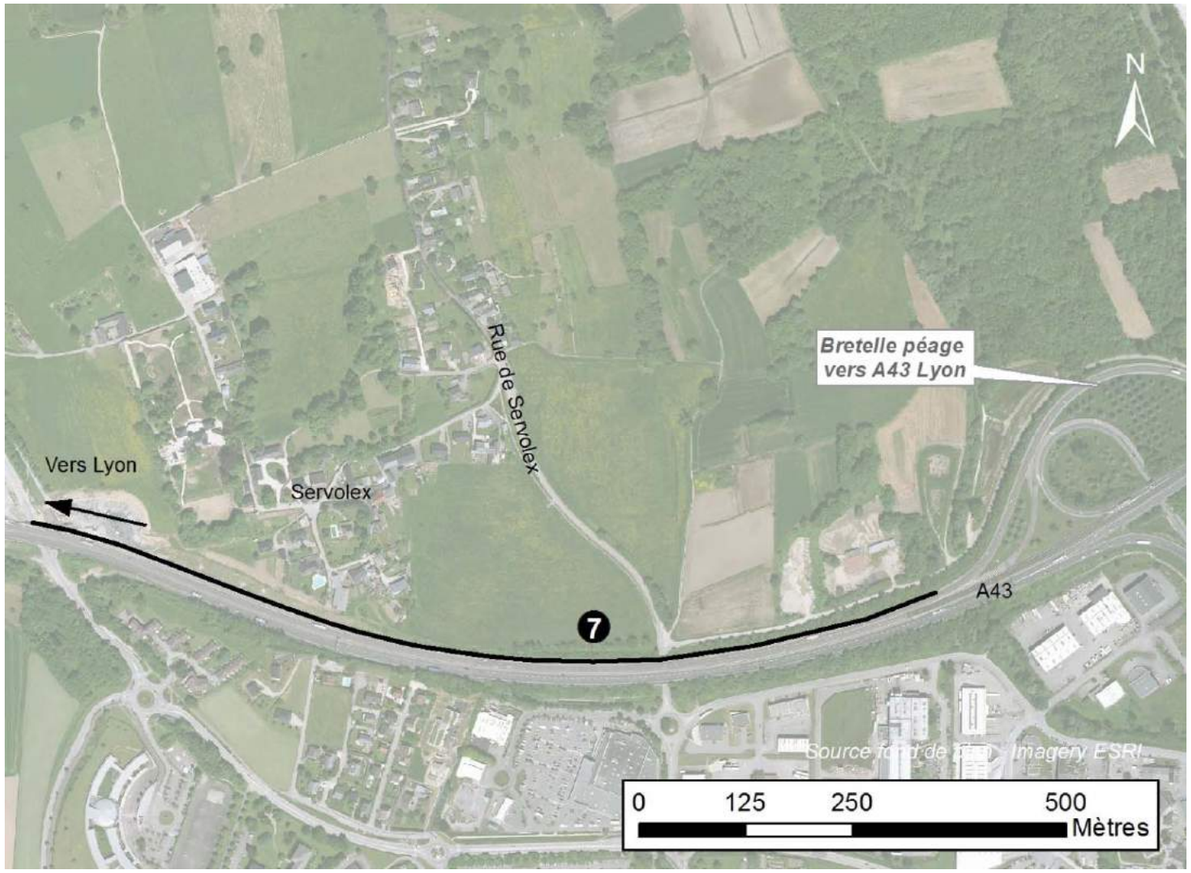


Figure 9 : Vue en plan (tracé indicatif) de l'allongement maximal de l'insertion vers l'A43 (source Egis, mars 2017)

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

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

- Modification n°1 approuvée le 26 mars 2007 ;
- Modification simplifiée n°1 approuvée le 30 juin 2009 ;
- Révision simplifiée n°1 approuvée le 6 avril 2010 ;
- Modification simplifiée n°2 approuvée le 6 juillet 2010 ;
- Modification simplifiée n°3 approuvée le 17 décembre 2010 ;
- Modification simplifiée n'°4 approuvée le 27 septembre 2012 ;
- Mise en compatibilité le 11 décembre 2012 ;
- Révision simplifiée n°2 le 21 mai 2013 ;
- Mise en compatibilité le 17 juillet 2013 ;
- Mise en compatibilité avec le projet ferroviaire Lyon-Turin, suite au décret du 23 août 2013 ;
- Modifications n°2, n°3 et n°4 approuvées le 31 mars 2016 ;
- Modification simplifiée n°5 approuvée le 30 juin 2017 ;
- Modification n°5 approuvée le 15 juin 2017 ;
- Modification n°6 approuvée le 3 mai 2018.

3.1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

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

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

3.2. RAPPORT DE PRÉSENTATION

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

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

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

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

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

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

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

Les orientations générales du PADD se déclinent en 4 axes :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

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

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

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

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

Les six orientations d'aménagement sont :

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

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

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

3.5. DISPOSITIONS APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES ZONES

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

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

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

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

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

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

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

- **Ut** (secteur urbain correspondant aux autoroutes et Voie Rapide Urbaine ainsi que leurs dépendances) au niveau de la gare de péage, sur l'ensemble de la VRU et de l'A 43 ;
- **Ue** (activités économiques) au niveau de la route pour se rendre sur le parking existant d'AREA et à proximité de la gare de péage ;
- **Uem** (secteur urbain au sud de la ZAC des Landiers Ouest) pour la construction de la bretelle VRU nord vers péage ;
- **Ua** (hameaux traditionnels) au niveau du hameau de Servolex **;**
- **A** (zone agricole) sur le secteur de Servolex ;
- **N** (zones naturelles et forestières qu'il convient de protéger) au niveau du franchissement de la Leysse et sur les berges de l'Erier ;
- **Nh** (zones humides à préserver ou à restaurer), le long de la RD14 du côté du hameau de Servolex sur une zone non humide, sur une très petite surface (environ 150 m²).

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

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

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

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

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

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

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

3.6. EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

Quatre emplacements réservés sont en interface avec le projet :

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

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

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

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

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

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

3.7. ESPACES BOISÉS CLASSÉS

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

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

3.8. MARGES DE 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 le long de l'A43.

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

3.9. PPRI

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

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

3.10. 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 La Motte-Servolex.

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

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

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

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

3.13. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU DOCUMENT D'URBANISME

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

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

4.1. PLAN DE ZONAGE

Les planches ci-après présentent :

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

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

GRAND CHAMBÉRY
l'agglomération

DOCUMENT EN VIGUEUR

Chambéry métropole – Cœur des Bauges
Commune de La Motte-Servolex
Département de la Savoie

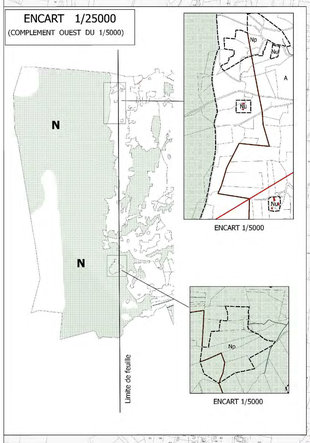
Modification simplifiée n° 6
Plan Local d'Urbanisme de LA MOTTE-SERVOLEX
APPROBATION

Plan modifié n° 3.1.a
1/5000ème Ensemble de la commune

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil communautaire du 3 Mai 2018

Le vice-président,
Lionel Rivoire

ENCART 1/25000
(COMPLEMENT OUEST DU 1/5000)



LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

INDEX	DESIGNATION DE L'OPERATION	Collectivité ou EPCI bénéficiaire
Voirie - stationnement :		
ER 1	Elargissement de la rue Joseph et Humbert Richard	Commune
ER 3	Elargissement de voirie (antenne avenue Costa Beauregard)	Commune
ER 4	Elargissement rue du Chonnet	Commune
ER 5	Création de voirie : liaison cone-des Landiers - Plan Nord	Commune
Equipements publics :		
ER 7	Extension de l'Ecole Louis PERGAUD	Commune
ER 8	Equipements publics, butte de Feglise	Commune
ER 9	Extension du cimetière	Commune
ER 10	Extension de la Gendarmerie	Commune
Parcs - jardins - chemins piétons :		
ER 11	Espace vert avenue Victor Hugo Sud	Commune
ER 14	Espace vert avenue Michelon	Commune
ER 15	La Tessonnière : réserve en vue d'un aménagement global (parcs et équipements publics)	Commune
ER 16	Aménagement espaces verts et cheminement piétonnier rue Daniel Ro	Commune
ER 17	Création d'un espace vert public	Commune
Accueil des gens du voyage :		
ER 18	Aménagement d'une aire publique d'accueil pour les gens du voyage	Commune
Aménagements dans les villages :		
ER 19	Aménagement d'une placette au Tremblay	Commune
ER 20	Création d'un espace public au Tremblay	Commune
ER 21	Elargissement de la route de Tremblay	Commune
ER 23	Création du chemin public au Plan	Commune
ER 24	Création d'un espace public et restauration du ruisseau aux Cattis	Commune
ER 25	Création d'un espace public autour du four des Jarsins	Commune
ER 26	Elargissement de la RD 3 à la Vitelle	Commune
ER 27	Aménagement d'une place à Montagnet	Commune
ER 29	Aménagement d'un espace public à Pouty autour du four	Commune
ER 30	Aménagement d'un espace public aux Creux autour du four	Commune
Aménagements hydro-écologiques :		
ER 31	Aménagement des berges du Nant Bruyant	Commune
ER 32	Bras de décharge de la Leysse	SICEC
ER 33	Aménagement rive gauche du ruisseau des marais	Commune
ER 34	Aménagement rive gauche de la Leysse et création de voirie (voir ER n	Commune
ER 35	Aménagement rive droite de la Leysse (ZAC des Landiers)	Commune
Cheminements piétons et cyclables		
ER 36	Aménagement d'une piste cyclable	Commune
ER 37	Passage piéton à créer (La Tessonnière)	Commune
Prescrits par mise en compatibilité		
ER 38	Itinéraire d'accès au Lyrret France Italien du Lyon Turin	SNCF RESEAU
ER 39	Autoroute A43 - Elargissement à 3 voies de la montée de l'Epine	AREA

LEGENDE

U — ZONES URBAINES
Secteurs déjà urbanisés et secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter

- **Ua** — Hameaux traditionnels
- **Ub** — Centre-ville
- **Uc** — Zone à vocation d'habitat collectif
- **Ud** — Zone à vocation d'habitat pavillonnaire
- **Ue** — Zone à vocation d'activités économiques
  - Uea — Aéroport
  - Uec — Zone commerciale
  - Uem — Secteur nord de la ZAC des Landiers ouest
  - Uep — Protection du captage du Puits des Iles
  - Ues — Services liés aux entreprises
- **Uf** — Equipements publics et privés
- **Uk** — ZAC des Grands Champs, avec droits à construire résiduels
- **Ul** — Lotissement St-Jean, avec droits à construire résiduels
- **Ur** — Anciennes et vaste emprise urbaine

AU — ZONES A URBANISER
Secteurs à caractère naturel destinés à être ouverts à l'urbanisation

AU — **AU stricte,**
déblocable après projet d'ensemble et modification du PLU

AU indicé : déblocable par opération d'aménagement d'ensemble
- AUd — En référence à la zone Ud
- AUe — En référence à la zone Ue

A — ZONES AGRICOLES
Secteurs, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles

- **As** — Zone agricole à enjeu paysager, où toute nouvelle construction est interdite

N — ZONES NATURELLES ET FORESTIERES
Sont classés en zone naturelle et forestière les secteurs, équipés ou non, à protéger en raison :
- **soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue forestier, historique ou écologique,**
- **soit de l'existence d'une exploitation forestière,**
- **soit de leur caractère d'espaces naturels,**
- **soit pour la richesse du sous-sol.**

- **Na** — Bâtiments et parcs remarquables à protéger
- **Nc** — Carrières
- **Nh** — Zones bornées à préserver, restaurer
- **Np** — Protection des captages des Eées, des Creux et des Trois Morgers
- **Nu** — Bâti isolé: seule l'évolution du bâti existant est autorisée (extension mesurée, annexes)

PPRI Révision partielle approuvée le 12 Août 2008
- Zone1 : non urbanisable
- Zone2 : non constructible
- Zone3: constructible sous condition
- Zone3 Bis : constructible sous condition
- Zone4 : Zone d'aléa résiduel faible / constructible sous condition

- Bâtiment remarquable
- Espace Boisé Classé
- Elements de bâti, de patrimoine, de paysage à protéger
- Terrain cultivé à protéger en zone urbaine
- Emplacement réservé
- Emplacement réservé pour logement social/mixité sociale
- Emprise de la DUP du Lyon-Turin ferroviaire
- Alignement imposé
- Accès obligatoire
- Ligne haute tension
- Marge de recul
- Recul entrée ville (article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme)

Savoie Informatique et Graphisme
SIG
44 rue Charles Monterrad
73000 CHAMBERY
Tel : 04 79 25 06 05
sig@sig.eu.com

Edition du 07/05/2018
Référence dossier : 2017_048
Origine DGFip Cadastre © Droit de l'Etat réservés © NOV_2017

GRAND CHAMBÉRY Agglomération

DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE

Chambéry métropole – Cœur des Bauges
Commune de La Motte-Servolex
Département de la Savoie

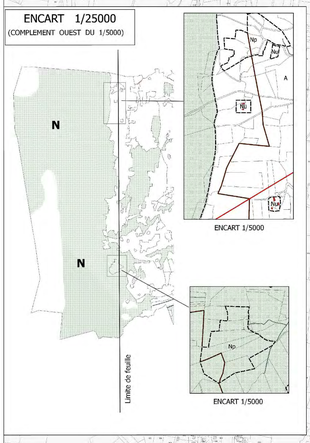
Modification simplifiée n° 6
Plan Local d'Urbanisme de LA MOTTE-SERVOLEX
APPROBATION

Plan modifié n° 3.1.a
1/5000ème Ensemble de la commune

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil communautaire du 3 Mai 2018

Le vice-président,
Lionel Molteau

ENCART 1/25000
(COMPLEMENT OUEST DU 1/5000)



LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

INDEX	DESIGNATION DE L'OPERATION	Collectivité ou EPCI bénéficiaire
Voirie - stationnement :		
ER 1	Elargissement de la rue Joseph et Humbert Richard	Commune
ER 3	Elargissement de voirie (antenne avenue Costa Beauregard)	Commune
ER 4	Elargissement rue du Chonnet	Commune
ER 5	Création de voirie : liaison cone-des Landiers - Pien Nord	Commune
Equipements publics :		
ER 7	Extension de l'Ecole Louis PERRAUD	Commune
ER 8	Equipements publics, butte de Feglise	Commune
ER 9	Extension du cimetière	Commune
ER 10	Extension de la Gendarmerie	Commune
Parcs - jardins - chemins piétons :		
ER 11	Espace vert avenue Costa de Beauregard	Commune
ER 14	Espace vert avenue Michelon	Commune
ER 15	Le Tessonnière : réserve en vue d'un aménagement global (parcs et équipements publics)	Commune
ER 16	Aménagement espaces verts et cheminement piétonnier rue Daniel Ro	Commune
ER 17	Création d'un espace vert public	Commune
Accueil des gens du voyage :		
ER 18	Aménagement d'une aire publique d'accueil pour les gens du voyage	Commune
Aménagements dans les villages :		
ER 19	Aménagement d'une placette au Tremblay	Commune
ER 20	Création d'un espace public au Tremblay	Commune
ER 21	Elargissement de la route de l'Etoile du Tremblay	Commune
ER 23	Création du chemin public au Plan	Commune
ER 24	Création d'un espace public et restauration du ruisseau aux Cattis	Commune
ER 25	Création d'un espace public autour du four des Jarsins	Commune
ER 26	Elargissement de la RD 3 à la Vitelle	Commune
ER 27	Aménagement d'une place à Montagnet	Commune
ER 29	Aménagement d'un espace public à Pouly autour du four	Commune
ER 30	Aménagement d'un espace public aux Orres autour du four	Commune
Aménagements hydro-écologiques :		
ER 31	Aménagement des berges du Nant Bruyant	Commune
ER 32	Bras de décharge de la Leysse	SICEC
ER 33	Aménagement rive gauche du ruisseau des marais	Commune
ER 34	Aménagement rive gauche de la Leysse et création de voirie (voir ER n	Commune
ER 35	Aménagement rive droite de la Leysse (DAC des Landiers)	Commune
Cheminements piétons et cyclables		
ER 36	Aménagement d'une piste cyclable	Commune
ER 37	Passage piéton à créer (La Tessonnière)	Commune
Prescrits par mise en compatibilité		
ER 38	Itinéraire d'accès au tunnel franco italien du Lyon Turin	SNCF RESEAU
ER 39	Autoroute A43 : Elargissement à 3 voies de la montée de l'Epine	AREA
ER 40	Autoroute A43 : Elargissement à 3 voies dans le secteur de Montmélian, passerelle du nouvel autoroutier de Chambéry	AREA

LEGENDE

U — ZONES URBAINES
Secteurs déjà urbanisés et secteurs ou les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter

- **Ua** — Hameaux traditionnels
- **Ub** — Centre-ville
- **Uc** — Zone à vocation d'habitat collectif
- **Ud** — Zone à vocation d'habitat pavillonnaire
- **Ue** — Zone à vocation d'activités économiques
  - Uea — Aéroport
  - Uec — Zone commerciale
  - Uem — Secteur nord de la ZAC des Landiers ouest
  - Uep — Protection du captage du Puits des Iles
  - Ues — Services liés aux entreprises
- **Uf** — Equipements publics et privés
- **Uk** — ZAC des Grands Champs, avec droits à construire résiduels
- **Ul** — Lotissement St-Jean, avec droits à construire résiduels
- **Ur** — Autoroutes et voie rapide urbaine

AU — ZONES A URBANISER
Secteurs à caractère naturel destinés à être ouverts à l'urbanisation

- **AU** — **AU stricte,** déblocable après projet d'ensemble et modification du PLU
- **AU indicé :** déblocable par opération d'aménagement d'ensemble
  - AUd — En référence à la zone Ud
  - AUe — En référence à la zone Ue

A — ZONES AGRICOLES
Secteurs, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles

- **As** — Zone agricole à enjeu paysager, où toute nouvelle construction est interdite

N — ZONES NATURELLES ET FORESTIERES
Sont classés en zone naturelle et forestière les secteurs, équipés ou non, à protéger en raison :
- **soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique,**
- **soit de l'existence d'une exploitation forestière,**
- **soit de leur caractère d'espaces naturels,**
- **soit pour la richesse du sous-sol.**

- **Na** — Bâtiments et parcs remarquables à protéger
- **Nc** — Carrières
- **Nh** — Zones bornées à préserver, restaurer
- **Np** — Protection des captages des Eics, des Creux et des Trois Morgers
- **Nu** — Bâti isolé: seule l'évolution du bâti existant est autorisée (extension mesurée, annexes)

PPRI Révision partielle approuvée le 12 Août 2008

- Zone1 : non urbanisable
- Zone2 : non constructible
- Zone3: constructible sous condition
- Zone3 Bis : constructible sous condition
- Zone4 : Zone d'aléa résiduel faible / constructible sous condition
- Bâtiment remarquable
- Espace Boisé Classé
- Elements de bâti, de patrimoine, de paysage à protéger
- Terrain cultivé à protéger en zone urbaine
- Emplacement réservé
- Emplacement réservé pour logement social/mixité sociale
- Emprise de la DUP du Lyon-Turin ferroviaire
- Alignement imposé
- Accès obligatoire
- Ligne haute tension
- Marge de recul
- Recul entrée ville (article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme)
- Emplacement réservé spécifique lié au projet du réaménagement du noeud autoroutier de Chambéry

Savoie Informatique et Graphisme
SIG
44 rue Charles Monterrad
73000 CHAMBERY
Tel : 04 79 25 06 05
sig@sig.eu.com

Edition du 07/05/2018
Référence dossier : 2017_048
Origine DGFip Cadastre. © Droit de l'Etat réservés © NOV_2017

GRAND CHAMBÉRY
l'agglomération

DOCUMENT EN VIGUEUR

Chambéry métropole – Cœur des Bauges
Commune de La Motte-Servolex
Département de la Savoie

Modification simplifiée n° 6
Plan Local d'Urbanisme de LA MOTTE-SERVOLEX
APPROBATION

Plan modifié n° 3.1.b
1/2000ème Ensemble de la commune

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil communautaire du 3 Mai 2018

Le vice-président,
Lionel Nitrosa

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

N°DES	DESIGNATION DE L'OPERATION	Collectivité au bénéficiaire
Voirie - stationnement :		
ER 1	Elargissement de la rue Joseph et Humbert Richard	Commune
ER 2	Elargissement de la rue Jeanne Jugan et Claude Beauregard	Commune
ER 4	Elargissement rue du Chemilon	Commune
ER 5	Création de voirie - liaison entre les Landiers - Plan Nord	Commune
Equipements publics :		
ER 7	Extension de l'Ecole Louis PERGAUD	Commune
ER 8	Equipements publics, butte de l'église	Commune
ER 9	Equipements publics	Commune
ER 10	Extension de la Gendarmerie	Commune
Parcs - jardins - chemins piétons :		
ER 11	Extension parc de sports, stade Bail	Commune
ER 14	Espace vert avenue Wichester	Commune
ER 12	Création d'un espace vert dans le cadre d'un aménagement global avec cheminements publics	Commune
ER 13	Création d'un espace vert public et cheminement piétonnier rue Daniel Rops	Commune
ER 17	Création d'un espace vert public	Commune
Accueil des gens du voyage :		
ER 15	Aménagement d'une aire publique d'accueil pour les gens du voyage	Commune
Aménagements dans les villages :		
ER 18	Création d'un espace public au Tremblay	Commune
ER 20	Création d'un espace public au Tremblay	Commune
ER 21	Création d'un espace public au Bois de la Chatelay	Commune
ER 23	Création de chemin public au Pian	Commune
ER 24	Création d'un espace public et élargissement de voiesau sein Cottet	Commune
ER 25	Création d'un espace public autour du four des Jaberts	Commune
ER 26	Elargissement de la RD 3 à la Villette	Commune
ER 27	Création d'un espace public à la Villette	Commune
ER 29	Aménagement d'un espace public à Pruly autour du four	Commune
ER 30	Aménagement d'un espace public aux Cirlus autour du four	Commune
Aménagements hydrauliques :		
ER 31	Aménagement des berges du Nant Bruyant	Commune
ER 32	Bassin de rétention du Tremblay	Commune
ER 33	Aménagement mre-grand du ruisseau des marais	Commune
ER 34	Aménagement mre-gouine de la Loyse et création de vorre bief ER n°	Commune
ER 35	Aménagement mre-fonte de la Leysse (ZAC des Landiers)	Commune
Cheminements piétons et cyclables		
ER 36	Piste cyclable et piétonne (Bassenaz)	Commune
ER 37	Passage piétons à niveau (La Bassenaz)	Commune
Prescrits par mise en compatibilité		
ER 38	Itinéraire d'accès au tunnel Franco Italien de Lyon Turin	SNCF RESEAU
ER 39	Aménagement de la route de la montée de l'Epine	APEA

LEGENDE

U **ZONES URBAINES**
Secteurs déjà urbanisés et secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter

- **Ua** Hameaux traditionnels
- **Ub** Centre-ville
- **Uc** Zone à vocation d'habitat collectif
- **Ud** Zone à vocation d'habitat pavillonnaire
- **Ue** Zone à vocation d'activités économiques
  - Uea Aéroport
  - Uec Zone commerciale
  - Uem Secteur mail de la ZAC des Landiers ouest
  - Uep Protection du captage du Puits des Ilex
  - Ues Services liés aux entreprises

- **Uf** Equipements publics et privés
- **Uk** ZAC des Grands Champs, avec droits à construire résiduels
- **Ul** Letrouvaret St-Jean, avec droits à construire résiduels
- **Ut** Autoroutes et voie rapide urbaine

AU **ZONES A URBANISER**
Secteurs à caractère naturel destinés à être ouverts à l'urbanisation

- **AU** **AU stricte,**
  Ouverture après projet d'ensemble et modification du PLU
- **AU indicé** : déblocable par opération d'aménagement d'ensemble
  - AUd En référence à la zone Ud
  - AUe En référence à la zone Ue

A **ZONES AGRICOLES**
Secteurs, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles

- **As** Zone agricole à enjeu paysager, où toute nouvelle construction est interdite

N **ZONES NATURELLES ET FORESTIERES**
Sont classés en zone naturelle et forestière les secteurs, équipés ou non, à protéger en raison :
- soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique,
- soit de l'existence d'une exploitation forestière,
- soit de leur caractère d'espaces naturels,
- soit pour la richesse du sous-sol.

- **Na** Bâtiments et parcs remarquables à protéger
- **Nc** Carrières
- **Nh** Zones humides à préserver, restaurer
- **Np** Protection des captages des Fées, des Creux et des Trois Morgers
- **Nu** Bâti isolé: seule l'évolution du bâti existant est autorisée (extension mesurée, annexes)

PPRI Révision partielle approuvée le 12 Août 2008

- Zone1 : non urbanisable
- Zone2 : non constructible
- Zone3: constructible sous condition
- Zone3 Bis : constructible sous condition
- Zone4 : Zone d'aléa résiduel faible / constructible sous condition
- Bâtiment remarquable
- Espace Boisé Classé
- Elements de bâti, de patrimoine, de paysage à protéger
- Terrain cultivé à protéger en zone urbaine
- Emplacement réservé
- Emplacement réservé pour logement social/mixité sociale
- Emprise de la DUP du Lyon-Turin ferroviaire
- Alignement imposé
- Accès obligatoire
- Ligne haute tension
- Marge de recul
- Recul entrée ville (article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme)

PARTIE ETUDIEE AU 1/5000
(VOIR PLAN 3.1.a)

VOIR PLAN 3.1.c

BARBY-DESSUS

BARBY-DESSOUS

Savoie Informatique et Graphisme
SIG
44 rue Charles Monmoud
73000 CHAMBERY
Tel : 04 79 25 05 05
sig@sig-eu.com

Edition du 06/04/2018
Référence Digitale : 2017_094

GRAND CHAMBÉRY
L'AGGLOMÉRATION

DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITE

Chambéry métropole – Cœur des Bauges
Commune de La Motte-Servolex
Département de la Savoie

Modification simplifiée n° 6
Plan Local d'Urbanisme de LA MOTTE-SERVOLEX
APPROBATION

Plan modifié n° 3.1.b
1/2000ème Ensemble de la commune

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil communautaire du 3 Mai 2018

Le vice-président,
Lionel Métrieux

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

N°DES	DESIGNATION DE L'OPERATION	Collectivité au bénéficiaire
Voirie - stationnement :		
ER 1	Elargissement de la rue Joseph et Humbert Richard	Commune
ER 2	Elargissement de la rue Jeanne Jugan (ou Costa Beauregard)	Commune
ER 4	Elargissement rue du Chemilan	Commune
ER 5	Création de voirie - liaison entre les Landiers - Plan Nord	Commune
Equipements publics :		
ER 7	Extension de l'Ecole Louis PERGAUD	Commune
ER 8	Equipements publics, butte de l'église	Commune
ER 9	Equipements publics	Commune
ER 10	Extension de la Gendarmerie	Commune
Parcs - jardins - chemins piétons :		
ER 11	Extension parc de sports, stade Bail	Commune
ER 14	Espace vert avenue Wichester	Commune
ER 12	Création d'espaces publics dans le cadre d'un aménagement global (parcs et équipements publics)	Commune
ER 13	Création d'un cheminement piétonnier et d'un cheminement piétonnier rue Daniel Rops	Commune
ER 17	Création d'un espace vert public	Commune
Accueil des gens du voyage :		
ER 18	Aménagement d'une aire publique d'accueil pour les gens du voyage	Commune
Aménagements dans les villages :		
ER 19	Création d'un espace public au Tremblay	Commune
ER 20	Création d'un espace public au Tremblay	Commune
ER 21	Création d'un espace public au Bourg de la Motte	Commune
ER 23	Création de chemin public au Plan	Commune
ER 24	Création d'un espace public et réalisation de réseaux aux Cottis	Commune
ER 25	Création d'un espace public autour du four des Jaberts	Commune
ER 26	Elargissement de la RD 3 à la Villette	Commune
ER 29	Aménagement d'un espace public à Pruly	Commune
ER 30	Aménagement d'un espace public à Pruly autour du four	Commune
ER 33	Aménagement d'un espace public aux Cirkus autour du four	Commune
Aménagements hydrauliques :		
ER 31	Aménagement des berges du Nant Bruyant	Commune
ER 32	Bassin de rétention à Pruly	Commune
ER 33	Aménagement mre gouttre du cimetière des marais	Commune
ER 34	Aménagement mre gouttre de la Lozière et création de voirie bet ER n°	Commune
ER 35	Aménagement mre fossé de la Lozière (ZAC des Landiers)	Commune
Cheminements piétons et cyclables		
ER 36	Piste cyclable rue de Chambéry	Commune
ER 37	Passage piéton à niveau (La Balaisonnière)	Commune
Prescrits par mise en compatibilité		
ER 38	Itinéraire d'accès au tunnel Franco Italien de Lyon Turin	SNCF RESEAU
ER 39	Mise en place d'un dispositif de protection acoustique de l'Epine	APEL
ER 40	Installations, ouvrages, travaux et opérations liés au projet de réaménagement du noeud autoroutier de Chambéry	AREA

LEGENDE

U **ZONES URBAINES**
Secteurs déjà urbanisés et secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter

Ua Hameaux traditionnels
Ub Centre-ville
Uc Zone à vocation d'habitat collectif
Ud Zone à vocation d'habitat pavillonnaire
Ue Zone à vocation d'activités économiques
Uea Aéroport
Uec Zone commerciale
Uem Secteur sud de la ZAC des Landiers ouest
Uep Protection du captage du Puits des Ilex
Ues Services liés aux entreprises

Uf Equipements publics et privés
Uk ZAC des Grands Champs, avec droits à construire résiduels
Ul Letrosnerat St-Jean, avec droits à construire résiduels
Ut Autoroutes et voie rapide urbaine

AU **ZONES A URBANISER**
Secteurs à caractère naturel destinés à être ouverts à l'urbanisation

AU **AU stricte,**
Ouverture après projet d'ensemble et modification du PLU

AU indicé : déblocable par opération d'aménagement d'ensemble
AUd En référence à la zone Ud
AUe En référence à la zone Ue

A **ZONES AGRICOLES**
Secteurs, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles

As Zone agricole à enjeu paysager, où toute nouvelle construction est interdite

N **ZONES NATURELLES ET FORESTIERES**
Sont classés en zone naturelle et forestière les secteurs, équipés ou non, à protéger en raison :
- soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique,
- soit de l'existence d'une exploitation forestière,
- soit de leur caractère d'espaces naturels,
- soit pour la richesse du sous-sol.

Na Bâtiments et parcs remarquables à protéger
Nc Carrières
Nh Zones humides à préserver, restaurer
Np Protection des captages des Fées, des Creux et des Trois Morgues
Nu Bâti isolé: seule l'évolution du bâti existant est autorisée (extension mesurée, annexes)

PPRI Révision partielle approuvée le 12 Août 2008
- Zone1 : non urbanisable
- Zone2 : non constructible
- Zone3: constructible sous condition
- Zone3 Bis : constructible sous condition
- Zone4 : Zone d'aléa résiduel faible / constructible sous condition

- Bâtiment remarquable
- Espace Boisé Classé
- Elements de bât, de patrimoine, de paysage à protéger
- Terrain cultivé à protéger en zone urbaine
- Emplacement réservé
- Emplacement réservé pour logement social/mixité sociale
- Emprise de la DUP du Lyon-Turin ferroviaire
- Alignement imposé
- Accès obligatoire
- Ligne haute tension
- Marge de recul
- Recul entrée ville (article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme)
- Emplacement réservé spécifique lié au projet du réaménagement du noeud autoroutier de Chambéry

PARTIE ETUDIEE AU 1/5000
(VOIR PLAN 3.1.a)

VOIR PLAN 3.1.c

BARBY-DESSUS

BARBY-DESSOUS

Savoie Informatique et Graphisme
SIG
44 rue Charles Monmoud
73000 CHAMBERY
Tel : 04 79 25 05 05
sig@sig-eu.com

Edition du 06/04/2018
Référence Digitale : 2017_094

4.2. EXTRAITS DU RÈGLEMENT D'URBANISME

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

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

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

Zone Ua – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ua-1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

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

1. Les constructions et installations à vocation industrielle

2. Les nouvelles exploitations agricoles

3. Les installations classées nouvelles

4. Les terrains de camping ou de parcage des caravanes

5. Le stationnement isolé des caravanes et des camping-cars sauf s'il est lié à une habitation et s'effectue sur le même terrain

6. Les dépôts de toute nature à l'exception des dépôts relatifs au projet d'élargissement de l'autoroute A43

7. Les affouillements et les exhaussements de sol non nécessaires à la réalisation des constructions autorisées dans la zone à l'exception des affouillements et exhaussements de sol relatifs au projet d'élargissement de l'autoroute A43

8. Les abris de jardins ou garages isolés autres que ceux autorisés à l'article Ua 2

10. L'élevage ou le gardiennage des animaux à destination commerciale, non liés à l'exploitation agricole

11. Les habitations légères de loisirs

12. Les installations techniques ou commerciales sans rapport avec le caractère de la zone

Zone Ua – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ua-1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

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

1. Les constructions et installations à vocation industrielle

2. Les nouvelles exploitations agricoles

3. Les installations classées nouvelles

4. Les terrains de camping ou de parcage des caravanes

5. Le stationnement isolé des caravanes et des camping-cars sauf s'il est lié à une habitation et s'effectue sur le même terrain

6. Les dépôts de toute nature à l'exception des dépôts relatifs au projet d'élargissement de l'autoroute A43 et au projet du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry

7. Les affouillements et les exhaussements de sol non nécessaires à la réalisation des constructions autorisées dans la zone à l'exception des affouillements et exhaussements de sol relatifs au projet d'élargissement de l'autoroute A43 et au projet du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry

8. Les abris de jardins ou garages isolés autres que ceux autorisés à l'article Ua 2

10. L'élevage ou le gardiennage des animaux à destination commerciale, non liés à l'exploitation agricole

11. Les habitations légères de loisirs

12. Les installations techniques ou commerciales sans rapport avec le caractère de la zone

Zone Ua – Avant mise en compatibilité

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

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

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

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

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

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

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

2. Démolitions :

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

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

3. Risque d'inondation :

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

.

Zone Ua – Après mise en compatibilité

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

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

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

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

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

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

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

2. Démolitions :

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

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

3. Risque d'inondation :

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

Zone Ua – Avant mise en compatibilité

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

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

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

- Plus de 500 m2 de surface de plancher

et/ou

- Au moins 7 logements,

Une proportion de 30%:

- De la surface de plancher

et/ou

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

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

Zone Ua – Après mise en compatibilité

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

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

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

- Plus de 500 m2 de surface de plancher

et/ou

- Au moins 7 logements,

Une proportion de 30%:

- De la surface de plancher

et/ou

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

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

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

Zone Ua – Avant mise en compatibilité

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

1. Les voies entrant dans le champ d'application du présent article sont les voies publiques, les chemins ruraux.

2. Dans les secteurs où l'ordre continu prédomine, les alignements existants seront poursuivis. Sinon, les constructions respecteront un recul de 1,50 m par rapport au domaine public.

3. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- à la construction des ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics,

- à la réalisation des clôtures,

- aux ouvrages enterrés (garages…) ne dépassant pas le sol naturel de plus de 0.50 m,

- pour l'extension de bâtiments existants ne respectant pas ces règles dès lors que l'extension est implantée dans le prolongement ou en retrait de la façade sur voie.

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

1. Les dispositions de l'article R.111.21 du Code de l'Urbanisme sont applicables.

2. Objectifs :

2.1 L'objectif est de prendre en compte et de s'inspirer de l'architecture locale traditionnelle et :

a) de pousser les constructions nouvelles à se fondre dans les tonalités et les caractéristiques des hameaux et villages dans lesquels elles doivent prendre place

b) de faire en sorte que les bâtiments anciens soient réhabilités dans le respect de leurs caractéristiques architecturales.

2.2 Les divers modes d'occupation et utilisation du sol ne doivent pas, par leur implantation ou leur aspect extérieur, porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

2.3 Les dispositions du présent article s'appliquent aux bâtiments principaux et à leurs annexes fonctionnelles.

Zone Ua – Après mise en compatibilité

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

1. Les voies entrant dans le champ d'application du présent article sont les voies publiques, les chemins ruraux.

2. Dans les secteurs où l'ordre continu prédomine, les alignements existants seront poursuivis. Sinon, les constructions respecteront un recul de 1,50 m par rapport au domaine public.

3. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- à la construction des ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics,

- à la réalisation des clôtures,

- aux ouvrages enterrés (garages…) ne dépassant pas le sol naturel de plus de 0.50 m,

- pour l'extension de bâtiments existants ne respectant pas ces règles dès lors que l'extension est implantée dans le prolongement ou en retrait de la façade sur voie

- à la construction d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

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

1. Les dispositions de l'article R.111.21 du Code de l'Urbanisme sont applicables.

2. Objectifs :

2.1 L'objectif est de prendre en compte et de s'inspirer de l'architecture locale traditionnelle et :

a) de pousser les constructions nouvelles à se fondre dans les tonalités et les caractéristiques des hameaux et villages dans lesquels elles doivent prendre place

b) de faire en sorte que les bâtiments anciens soient réhabilités dans le respect de leurs caractéristiques architecturales.

2.2 Les divers modes d'occupation et utilisation du sol ne doivent pas, par leur implantation ou leur aspect extérieur, porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

2.3 Les dispositions du présent article s'appliquent aux bâtiments principaux et à leurs annexes fonctionnelles.

Zone Ua – Avant mise en compatibilité

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

3. Implantation des constructions :

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

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

4. Aspect des façades, murs et éléments verticaux :

4.1 Rénovation et/ou réhabilitation de bâtiments anciens :

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

- l'emprise des enduits ou des bardages,

- le type des menuiseries et de garde-corps,

- les types d'occultations,

- les couleurs et les textures de tous les éléments composant la façade. En ce qui concerne les volets, des adaptations de teintes sont possibles,

- la création d'ouvertures qui sera privilégiée dans les parties non maçonnées. Sinon, la création de nouveaux percements dans les parties maçonnées est possible : elle se fera en cohérence avec la composition et les proportions des percements existants.

4.2 Constructions neuves :

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

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

Zone Ua – Après mise en compatibilité

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

3. Implantation des constructions :

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

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

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

4. Aspect des façades, murs et éléments verticaux :

4.1 Rénovation et/ou réhabilitation de bâtiments anciens :

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

- l'emprise des enduits ou des bardages,

- le type des menuiseries et de garde-corps,

- les types d'occultations,

- les couleurs et les textures de tous les éléments composant la façade. En ce qui concerne les volets, des adaptations de teintes sont possibles,

- la création d'ouvertures qui sera privilégiée dans les parties non maçonnées. Sinon, la création de nouveaux percements dans les parties maçonnées est possible : elle se fera en cohérence avec la composition et les proportions des percements existants.

4.2 Constructions neuves :

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

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

Zone Ua – Avant mise en compatibilité

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

4.3 Couleurs et textures pour toutes les constructions :

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

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

- de grandes surfaces,

- les volets, menuiseries, garde-corps et portes de garages ou éléments assimilés,

- les boiseries de bardage ou de charpente.

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

- Les constructions seront traitées de manière contemporaine et ne feront pas référence à une architecture étrangère au lieu et notamment à l'aspect chalet,

- Les boiseries ne seront pas croisées dans les angles et en pleines façades,

- L'aspect rondins et madriers est prohibé,

- La teinte des boiseries sera brune ou bois naturel sans traitement.

5. Aspect des toitures :

5.1 Restauration (et extensions) :

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

- Les restaurations de toitures devront préserver au maximum les caractéristiques des toitures d'origine tant dans leur volumétrie, dans leur implantation par rapport aux murs de façades que dans leur aspect.

- En ce qui concerne la couverture, la couleur des matériaux employés doit se rapprocher de celle de l'ardoise naturelle.

Zone Ua – Après mise en compatibilité

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

4.3 Couleurs et textures pour toutes les constructions :

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

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

- de grandes surfaces,

- les volets, menuiseries, garde-corps et portes de garages ou éléments assimilés,

- les boiseries de bardage ou de charpente.

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

- Les constructions seront traitées de manière contemporaine et ne feront pas référence à une architecture étrangère au lieu et notamment à l'aspect chalet,

- Les boiseries ne seront pas croisées dans les angles et en pleines façades,

- L'aspect rondins et madriers est prohibé,

- La teinte des boiseries sera brune ou bois naturel sans traitement.

5. Aspect des toitures :

5.1 Restauration (et extensions) :

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

- Les restaurations de toitures devront préserver au maximum les caractéristiques des toitures d'origine tant dans leur volumétrie, dans leur implantation par rapport aux murs de façades que dans leur aspect.

- En ce qui concerne la couverture, la couleur des matériaux employés doit se rapprocher de celle de l'ardoise naturelle.

Zone Ua – Avant mise en compatibilité

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

5.2 Toitures des constructions neuves :

Construction principale :

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

Pente : La pente de la toiture principale doit être celle de la majorité des pentes des toitures environnantes. Elle doit être au minimum de 70 %.

Matériaux : La couleur des matériaux employés en couverture doit se rapprocher de celle de l'ardoise naturelle.

Faîtages : Le faîtage du volume principal sera disposé dans le sens de la plus grande longueur du bâtiment.

Les faîtages doivent être, dans la mesure du possible, dans la direction principale de celle de l'ensemble dans lequel le bâtiment s'intègre.

Débords de toiture : Ils mesureront au minimum 0,80 m.

Pour les extensions, la pente et l'aspect de la toiture existante pourront être repris.

Annexes :

- La pente peut être ramenée à 50 % pour les annexes accolées aux bâtiments principaux (excepté les vérandas).

- Il n'est pas fixé de pente minimum pour les vérandas, abris de jardins, et annexes non accolées.

- Dans les terrains en pente, lorsqu'elles s'intègrent au terrain naturel, il est admis pour les annexes ne comportant pas plus d'un seul niveau, des toitures terrasses recouvertes de terre végétale engazonnée ou aménagées en terrasse accessible.

5.3 Ouvertures en toitures :

Seules sont autorisées les fenêtres pour toit en pente (cf schéma ci-contre).

Fenêtre de toiture en pente

Zone Ua – Après mise en compatibilité

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

5.2 Toitures des constructions neuves :

Construction principale :

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

Pente : La pente de la toiture principale doit être celle de la majorité des pentes des toitures environnantes. Elle doit être au minimum de 70 %.

Matériaux : La couleur des matériaux employés en couverture doit se rapprocher de celle de l'ardoise naturelle.

Faîtages : Le faîtage du volume principal sera disposé dans le sens de la plus grande longueur du bâtiment.

Les faîtages doivent être, dans la mesure du possible, dans la direction principale de celle de l'ensemble dans lequel le bâtiment s'intègre.

Débords de toiture : Ils mesureront au minimum 0,80 m.

Pour les extensions, la pente et l'aspect de la toiture existante pourront être repris.

Annexes :

- La pente peut être ramenée à 50 % pour les annexes accolées aux bâtiments principaux (excepté les vérandas).

- Il n'est pas fixé de pente minimum pour les vérandas, abris de jardins, et annexes non accolées.

- Dans les terrains en pente, lorsqu'elles s'intègrent au terrain naturel, il est admis pour les annexes ne comportant pas plus d'un seul niveau, des toitures terrasses recouvertes de terre végétale engazonnée ou aménagées en terrasse accessible.

5.3 Ouvertures en toitures :

Seules sont autorisées les fenêtres pour toit en pente (cf schéma ci-contre).

Fenêtre de toiture en pente

Zone Ua – Avant mise en compatibilité

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

5.4 Les capteurs solaires :

Afin de faciliter l'utilisation et le rendement de capteurs solaires, les règles concernant la pente et l'orientation de la toiture pourront être adaptées.

6. Clôtures :

Les clôtures ne sont pas obligatoires. Quand elles sont prévues, elles sont constituées de grilles, grillages ou tout autre dispositif à claire voie avec ou sans mur bahut.

Dans tous les cas, la hauteur totale de l'ouvrage ne peut dépasser 1,60 mètres, celle du mur bahut 0,60 mètre.

Quelle que soit leur hauteur, les murs anciens peuvent être réhabilités ou reconstruits à l'identique et poursuivis.

Toutefois, pour des raisons de sécurité publique :

- en bordure des voies ouvertes à la circulation, la hauteur des clôtures peut être limitée pour qu'elles ne constituent pas une gêne ou un danger,

- il pourra être demandé au pétitionnaire d'implanter son portail à 5 m de la voie.

7. Murets :

Les murets traditionnels en pierre devront être préservés et restaurés.

8. Architecture innovante :

Dans le cas de dispositions architecturales particulières et de recherche contemporaine, les dispositions du présent article pourront être adaptées.

Zone Ua – Après mise en compatibilité

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

5.4 Les capteurs solaires :

Afin de faciliter l'utilisation et le rendement de capteurs solaires, les règles concernant la pente et l'orientation de la toiture pourront être adaptées.

6. Clôtures :

Les clôtures ne sont pas obligatoires. Quand elles sont prévues, elles sont constituées de grilles, grillages ou tout autre dispositif à claire voie avec ou sans mur bahut.

Dans tous les cas, la hauteur totale de l'ouvrage ne peut dépasser 1,60 mètres, celle du mur bahut 0,60 mètre.

Quelle que soit leur hauteur, les murs anciens peuvent être réhabilités ou reconstruits à l'identique et poursuivis.

Toutefois, pour des raisons de sécurité publique :

- en bordure des voies ouvertes à la circulation, la hauteur des clôtures peut être limitée pour qu'elles ne constituent pas une gêne ou un danger,

- il pourra être demandé au pétitionnaire d'implanter son portail à 5 m de la voie.

Cette disposition ne s'applique cependant pas à la construction d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

7. Murets :

Les murets traditionnels en pierre devront être préservés et restaurés.

Cette disposition ne s'applique cependant pas à la construction d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

8. Architecture innovante :

Dans le cas de dispositions architecturales particulières et de recherche contemporaine, les dispositions du présent article pourront être adaptées.

Zone Ue – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ue-1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

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

1. Les ouvertures de carrières

2. Les terrains de camping ou de parcage des caravanes, excepté les aires réservées à l'accueil des gens du voyage ainsi que leurs équipements

3. Le stationnement isolé des caravanes et des camping-cars sauf dans deux cas :

- s'il est lié à une habitation et s'effectue sur le même terrain
- s'il est lié à une activité commerciale

4. Les affouillements et les exhaussements de sol non nécessaires à la réalisation des bâtiments

5. Les habitations légères de loisirs

6. Les bâtiments d'habitation autres que ceux autorisés en Ue 2

7. Tout stockage non lié à l'activité

8. Hors secteur Ue(c), les constructions à usage de commerce de détail

9. Dans le secteur Ue(p), est interdite toute activité, à l'exception de celles d'entretien des ouvrages et des périmètres de protection.

10. Dans les secteurs soumis au risque technologique, sont interdites toutes les utilisations et occupations non autorisées dans l'article 2.

11. Les constructions agricoles

12. Dans le secteur Ue(m), les constructions à usage de commerce dont la surface de vente est supérieure à 50 % de la SHON.

13. Dans le secteur Ue(s), les constructions et activités autres que les activités de services liées aux entreprises

14. Dans le secteur Ue(a), les constructions et activités autres celles liées au fonctionnement de l'aéroport.

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

Zone Ue – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ue-1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

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

1. Les ouvertures de carrières

2. Les terrains de camping ou de parcage des caravanes, excepté les aires réservées à l'accueil des gens du voyage ainsi que leurs équipements

3. Le stationnement isolé des caravanes et des camping-cars sauf dans deux cas :

- s'il est lié à une habitation et s'effectue sur le même terrain
- s'il est lié à une activité commerciale

4. Les affouillements et les exhaussements de sol non nécessaires à la réalisation des bâtiments

5. Les habitations légères de loisirs

6. Les bâtiments d'habitation autres que ceux autorisés en Ue 2

7. Tout stockage non lié à l'activité

8. Hors secteur Ue(c), les constructions à usage de commerce de détail

9. Dans le secteur Ue(p), est interdite toute activité, à l'exception de celles d'entretien des ouvrages et des périmètres de protection.

10. Dans les secteurs soumis au risque technologique, sont interdites toutes les utilisations et occupations non autorisées dans l'article 2.

11. Les constructions agricoles

12. Dans le secteur Ue(m), les constructions à usage de commerce dont la surface de vente est supérieure à 50 % de la SHON.

13. Dans le secteur Ue(s), les constructions et activités autres que les activités de services liées aux entreprises

14. Dans le secteur Ue(a), les constructions et activités autres celles liées au fonctionnement de l'aéroport.

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

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

Zone Ue – Avant mise en compatibilité

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

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

1.1 Les constructions à usage d'habitation, à condition qu'elles soient intégrées à la volumétrie du bâtiment de l'activité et qu'elles soient nécessaires aux personnes assurant la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements.

Pour l'industrie : 1 logement autorisé d'une surface maximale de 80 m2 de surface hors œuvre nette par entreprise.

Pour l'artisanat : 1 logement autorisé, dont la surface ne doit pas être supérieure à 50 % de la surface liée à l'activité et ne pas dépasser 80 m2 de surface hors œuvre nette.

1.2 L'extension des habitations existantes sera limitée à 30 m2 de surface hors œuvre nette.

1.3 Hors secteur Ue(c), les surfaces commerciales ne sont admises que si elles sont liées à une activité de production sur place.

1.4Les aménagements, constructions et installations nécessaires à l'usage cyclable, à la protection contre les crues, à la gestion des cours d'eau.

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

Zone Ue – Après mise en compatibilité

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

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

1.1 Les constructions à usage d'habitation, à condition qu'elles soient intégrées à la volumétrie du bâtiment de l'activité et qu'elles soient nécessaires aux personnes assurant la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements.

Pour l'industrie : 1 logement autorisé d'une surface maximale de 80 m2 de surface hors œuvre nette par entreprise.

Pour l'artisanat : 1 logement autorisé, dont la surface ne doit pas être supérieure à 50 % de la surface liée à l'activité et ne pas dépasser 80 m2 de surface hors œuvre nette.

1.2 L'extension des habitations existantes sera limitée à 30 m2 de surface hors œuvre nette.

1.3 Hors secteur Ue(c), les surfaces commerciales ne sont admises que si elles sont liées à une activité de production sur place.

1.4Les aménagements, constructions et installations nécessaires à l'usage cyclable, à la protection contre les crues, à la gestion des cours d'eau.

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

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

Zone Ue – Avant mise en compatibilité

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

1. Les voies entrant dans le champ d'application du présent article sont les voies publiques, les chemins ruraux, les voies privées ouvertes à la circulation publique, à l'exception des chemins exclusivement réservés aux piétons.

2. Reculs par rapport à l'autoroute :

Les constructions devront être implantées à une distance de 50 m minimum comptés depuis l'axe des voies (ce recul est reporté sur le plan de zonage).

3. Reculs par rapport autres voies : les constructions devront respecter un recul mesuré depuis la limite du domaine public de :

- 25 mètres le long de la Voie Rapide Urbaine,
- 5 mètres le long de l'avenue René Cassin. Dans ce cas, cette bande de 5 mètres entre l'emprise publique et les bâtiments principaux et leurs annexes devra :
  - soit être entièrement végétalisée
  - soit accueillir du stationnement à condition que ce dernier soit réalisé en revêtement perméable, et qu'une bande végétalisée de 2 mètres minimum par rapport à la limite du domaine public soit conservée
- 5 mètres pour les autres voies.
- 3 mètres minimum, pour les voies internes à la ZAC II Savoie Technolac.

Un recul spécifique sera à définir par le Conseil Municipal lors de la mise en service de la ligne Lyon-Turin.

4. Ces distances sont mesurées au nu du mur de la construction sans prise en compte des saillies. Elles s'appliquent au corps principal des bâtiments et devront être mise en œuvre dans le cas de reconstruction.

5. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- à la construction d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique
- à la construction des clôtures et murets
- à l'extension des bâtiments existants qui ne respectent pas ces règles sous réserve que cette extension n'aggrave pas le recul existant.

Zone Ue – Après mise en compatibilité

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

1. Les voies entrant dans le champ d'application du présent article sont les voies publiques, les chemins ruraux, les voies privées ouvertes à la circulation publique, à l'exception des chemins exclusivement réservés aux piétons.

2. Reculs par rapport à l'autoroute :

Les constructions devront être implantées à une distance de 50 m minimum comptés depuis l'axe des voies (ce recul est reporté sur le plan de zonage).

3. Reculs par rapport autres voies : les constructions devront respecter un recul mesuré depuis la limite du domaine public de :

- 25 mètres le long de la Voie Rapide Urbaine,
- 5 mètres le long de l'avenue René Cassin. Dans ce cas, cette bande de 5 mètres entre l'emprise publique et les bâtiments principaux et leurs annexes devra :
  - soit être entièrement végétalisée
  - soit accueillir du stationnement à condition que ce dernier soit réalisé en revêtement perméable, et qu'une bande végétalisée de 2 mètres minimum par rapport à la limite du domaine public soit conservée
- 5 mètres pour les autres voies.
- 3 mètres minimum, pour les voies internes à la ZAC II Savoie Technolac.

Un recul spécifique sera à définir par le Conseil Municipal lors de la mise en service de la ligne Lyon-Turin.

4. Ces distances sont mesurées au nu du mur de la construction sans prise en compte des saillies. Elles s'appliquent au corps principal des bâtiments et devront être mise en œuvre dans le cas de reconstruction.

5. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- à la construction d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique
- à la construction des clôtures et murets
- à l'extension des bâtiments existants qui ne respectent pas ces règles sous réserve que cette extension n'aggrave pas le recul existant.

Zone Ue – Avant mise en compatibilité

ARTICLE Ue 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1. La distance comptée horizontalement de tout point d'une construction au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à la moitié de la hauteur, mesurée à l'aplomb par rapport au terrain naturel avant travaux (ou au terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine), sans être inférieure à 5 mètres.

Une tolérance de 1 mètre est admise pour les corniches, débords de toiture et balcons, oriels et pergolas.

2. Toutefois, la construction en limite est autorisée dans deux cas :

- en cas de constructions simultanées de part et d'autre de la limite,
- en cas de constructions jouxtant un bâtiment existant érigé en limite de propriété.

3. Dans le cas où la parcelle jouxte une zone à vocation principale d'habitat (et hors voirie telle que définit à l'article 6), les constructions situées dans une bande de 5 à 10 mètres de la limite sont autorisées à condition que leur hauteur soit limitée à 6 m au sommet du bâtiment, ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

4. Ces distances sont mesurées au nu du mur de la construction sans prise en compte des saillies. Elles s'appliquent au corps principal des bâtiments et devront être mises en œuvre dans le cas de reconstruction.

5. Ces dispositions ne s'appliquent pas à la construction des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics, et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique ainsi qu'à la réalisation des clôtures et murets.

6. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions implantées dans la ZAC II Savoie Technolac (seule une distance de 3 mètres minimum sera exigée quelque soit la hauteur du bâtiment et quelque soit la zone jouxtée).

ARTICLE Ue 10 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant avant travaux jusqu'au sommet du bâtiment, ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

Cette hauteur ne doit pas excéder 20 mètres en général mais elle ne doit pas excéder la hauteur du bâtiment que l'on jouxte dans le cas de construction en limite.

Toutefois, cette hauteur pourra être limitée par des prescriptions notamment de la Direction Générale de l'Aviation Civile

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

Zone Ue – Après mise en compatibilité

ARTICLE Ue 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1. La distance comptée horizontalement de tout point d'une construction au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à la moitié de la hauteur, mesurée à l'aplomb par rapport au terrain naturel avant travaux (ou au terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine), sans être inférieure à 5 mètres.

Une tolérance de 1 mètre est admise pour les corniches, débords de toiture et balcons, oriels et pergolas.

2. Toutefois, la construction en limite est autorisée dans deux cas :

- en cas de constructions simultanées de part et d'autre de la limite,
- en cas de constructions jouxtant un bâtiment existant érigé en limite de propriété.

3. Dans le cas où la parcelle jouxte une zone à vocation principale d'habitat (et hors voirie telle que définit à l'article 6), les constructions situées dans une bande de 5 à 10 mètres de la limite sont autorisées à condition que leur hauteur soit limitée à 6 m au sommet du bâtiment, ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

4. Ces distances sont mesurées au nu du mur de la construction sans prise en compte des saillies. Elles s'appliquent au corps principal des bâtiments et devront être mises en œuvre dans le cas de reconstruction.

5. Ces dispositions ne s'appliquent pas à la construction des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics, et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin et nécessaires au réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique de chacun de ces projets ainsi qu'à la réalisation des clôtures et murets.

6. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions implantées dans la ZAC II Savoie Technolac (seule une distance de 3 mètres minimum sera exigée quel que soit la hauteur du bâtiment et quelque soit la zone jouxtée).

ARTICLE Ue 10 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant avant travaux jusqu'au sommet du bâtiment, ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

Cette hauteur ne doit pas excéder 20 mètres en général mais elle ne doit pas excéder la hauteur du bâtiment que l'on jouxte dans le cas de construction en limite.

Toutefois, cette hauteur pourra être limitée par des prescriptions notamment de la Direction Générale de l'Aviation Civile

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

Zone Ue – Avant mise en compatibilité

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

1. Les dispositions de l'article R.111.21 du Code de l'Urbanisme sont applicables.

2. Bâtiments :

Les constructions devront s'orienter vers la création architecturale contemporaine, s'appuyant sur la culture architecturale et urbaine du lieu.

2.1 Façades :

Les constructions doivent être harmonieuses et compatibles avec le caractère des lieux, du site et du paysage. Les façades devront présenter un aspect fini et soigné.

2.2 Couleurs :

Les couleurs vives seront utilisées pour les structures, certains éléments linéaires ou pour souligner un élément architectural.

2.3 Edicules et bâtiments annexes :

D'une manière générale, les édicules ou bâtiments annexes tels que transformateurs, détendeur de gaz, chaufferie, etc… seront de préférence intégrés aux bâtiments principaux ou devront apparaître comme le prolongement naturel de l'architecture de ces derniers à moins qu'ils ne constituent en eux-mêmes un "événement" architectural. Ils ne doivent en aucun cas être réalisés avec des moyens de fortune.

Les réservoirs de liquide ou de gaz, situés à l'extérieur des bâtiments, seront cachés à la vue par des talus et des aménagements paysagers et leur installation sera conforme à la réglementation en vigueur.

2.4 Aires de stockage et dépôt à l'air libre :

Ils sont interdits le long de l'avenue René Cassin, de la Voie Rapide Urbaine et de la piste cyclable.

Les aires de stockage nécessaires au fonctionnement des entreprises ne seront autorisées que si elles sont masquées à la vue et si possible traitées en continuité et en harmonie avec l'architecture du bâtiment et avec le paysagement extérieur.

3. Clôtures :

Les clôtures ne sont pas obligatoires mais peuvent être imposées dans le respect de la continuité du paysage urbain.

Les clôtures autorisées sont à mailles carrées, de teinte gris galvanisé et d'une hauteur maximum de 2 mètres. Elles seront implantées à même le sol ou fixées sur une semelle en maçonnerie de 0,15 mètre.

Les haies vives mixtes sont autorisées et seront d'essences locales. Les haies mono-spécifiques de type thuyas ou lauriers sont interdites.

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

Zone Ue – Après mise en compatibilité

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

1. Les dispositions de l'article R.111.21 du Code de l'Urbanisme sont applicables.

2. Bâtiments :

Les constructions devront s'orienter vers la création architecturale contemporaine, s'appuyant sur la culture architecturale et urbaine du lieu.

2.1 Façades :

Les constructions doivent être harmonieuses et compatibles avec le caractère des lieux, du site et du paysage. Les façades devront présenter un aspect fini et soigné.

2.2 Couleurs :

Les couleurs vives seront utilisées pour les structures, certains éléments linéaires ou pour souligner un élément architectural.

2.3 Edicules et bâtiments annexes :

D'une manière générale, les édicules ou bâtiments annexes tels que transformateurs, détendeur de gaz, chaufferie, etc… seront de préférence intégrés aux bâtiments principaux ou devront apparaître comme le prolongement naturel de l'architecture de ces derniers à moins qu'ils ne constituent en eux-mêmes un "événement" architectural. Ils ne doivent en aucun cas être réalisés avec des moyens de fortune.

Les réservoirs de liquide ou de gaz, situés à l'extérieur des bâtiments, seront cachés à la vue par des talus et des aménagements paysagers et leur installation sera conforme à la réglementation en vigueur.

2.4 Aires de stockage et dépôt à l'air libre :

Ils sont interdits le long de l'avenue René Cassin, de la Voie Rapide Urbaine et de la piste cyclable.

Les aires de stockage nécessaires au fonctionnement des entreprises ne seront autorisées que si elles sont masquées à la vue et si possible traitées en continuité et en harmonie avec l'architecture du bâtiment et avec le paysagement extérieur.

3. Clôtures :

Les clôtures ne sont pas obligatoires mais peuvent être imposées dans le respect de la continuité du paysage urbain.

Les clôtures autorisées sont à mailles carrées, de teinte gris galvanisé et d'une hauteur maximum de 2 mètres. Elles seront implantées à même le sol ou fixées sur une semelle en maçonnerie de 0,15 mètre.

Les haies vives mixtes sont autorisées et seront d'essences locales. Les haies mono-spécifiques de type thuyas ou lauriers sont interdites.

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

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1. Les nouvelles constructions non liées à l'activité agricole ou non nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont interdites.

2. Les installations et travaux divers prévus à l'article R.442.2 sont interdits à l'exception des affouillements et exhaussements de sols strictement nécessaires à l'activité agricole ou strictement liés au projet d'élargissement de l'autoroute A43.

3. En secteur As, toute nouvelle construction est interdite excepté les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

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

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1. Les nouvelles constructions non liées à l'activité agricole ou non nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont interdites.

2. Les installations et travaux divers prévus à l'article R.442.2 sont interdits à l'exception des affouillements et exhaussements de sols strictement nécessaires à l'activité agricole ou strictement liés au projet d'élargissement de l'autoroute A43.

3. En secteur As, toute nouvelle construction est interdite excepté les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

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

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

Zone A – Avant mise en compatibilité

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

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

1. Les constructions et installations reconnues indispensables à l'activité agricole, et notamment :

- Les habitations indispensables à l'exploitation agricole. Un seul logement par exploitant est autorisé. Ce logement devra être intégré dans le volume du bâtiment de l'activité ou à une distance de 10 mètres maximum.
- Le camping à la ferme et les aires naturelles de camping.
- Les gîtes ruraux et fermes auberges ou les annexes touristiques des exploitations agricoles, à condition qu'ils soient aménagés sous le même toit que le logement de l'exploitant ou dans des bâtiments existants.

2. En limite de parcelle, le talutage sera au maximum de 1,00 mètre de haut sur 2,00 mètres de large.

3. Les constructions ci-dessus sont admises dans la mesure où elles peuvent être desservies par les équipements publics existants.

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

5. Démolitions :

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

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

6. Risque d'inondation :

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

Zone A – Après mise en compatibilité

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

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

1. Les constructions et installations reconnues indispensables à l'activité agricole, et notamment :

- Les habitations indispensables à l'exploitation agricole. Un seul logement par exploitant est autorisé. Ce logement devra être intégré dans le volume du bâtiment de l'activité ou à une distance de 10 mètres maximum.
- Le camping à la ferme et les aires naturelles de camping.
- Les gîtes ruraux et fermes auberges ou les annexes touristiques des exploitations agricoles, à condition qu'ils soient aménagés sous le même toit que le logement de l'exploitant ou dans des bâtiments existants.

2. En limite de parcelle, le talutage sera au maximum de 1,00 mètre de haut sur 2,00 mètres de large.

3. Les constructions ci-dessus sont admises dans la mesure où elles peuvent être desservies par les équipements publics existants.

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

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

6. Démolitions :

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

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

7. Risque d'inondation :

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

Zone A – Avant mise en compatibilité

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

1. Les voies entrant dans le champ d'application du présent article sont les voies publiques, les chemins ruraux, les voies privées ouvertes à la circulation publique, à l'exception des chemins exclusivement réservés aux piétons.

2. Les débords de toiture, les balcons, les auvents, les oriels et les pergolas, jusqu'à 1,20 mètres, ne seront pas pris en compte pour l'application de l'ensemble des règles édictées par le présent article.

3. Les règles d'implantation sont les suivantes :

Les constructions doivent respecter un recul de :

- a) pour les routes départementales (mesurées à l'axe) :
  - 14 mètres si la pente du terrain est inférieure à 20 %
  - 10 mètres si cette pente est égale ou supérieure à 20 %
- b) pour les autres voies automobiles (mesurées depuis la limite du domaine public) : 6 mètres.

4. Reculs par rapport à l'autoroute :

Les nouvelles constructions devront être implantées à une distance de 50 m minimum comptés depuis l'axe de l'autoroute (ce recul est reporté sur le plan de zonage).

5. Reculs par rapport à l'emprise ferroviaire

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

6. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- à la construction d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics
- à la construction des clôtures et murets
- à l'extension des bâtiments existants qui ne respectent pas ces règles sous réserve que cette extension soit réalisée dans le prolongement ou en retrait de la façade qui longe la voie
- aux ouvrages enterrés ne dépassant pas le sol naturel de plus de 0,50 mètre.

Cet article 6 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Zone A – Après mise en compatibilité

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

1. Les voies entrant dans le champ d'application du présent article sont les voies publiques, les chemins ruraux, les voies privées ouvertes à la circulation publique, à l'exception des chemins exclusivement réservés aux piétons.

2. Les débords de toiture, les balcons, les auvents, les oriels et les pergolas, jusqu'à 1,20 mètres, ne seront pas pris en compte pour l'application de l'ensemble des règles édictées par le présent article.

3. Les règles d'implantation sont les suivantes :

Les constructions doivent respecter un recul de :

- a) pour les routes départementales (mesurées à l'axe) :
  - 14 mètres si la pente du terrain est inférieure à 20 %
  - 10 mètres si cette pente est égale ou supérieure à 20 %
- b) pour les autres voies automobiles (mesurées depuis la limite du domaine public) : 6 mètres.

4. Reculs par rapport à l'autoroute :

Les nouvelles constructions devront être implantées à une distance de 50 m minimum comptés depuis l'axe de l'autoroute (ce recul est reporté sur le plan de zonage).

5. Reculs par rapport à l'emprise ferroviaire

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

6. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- à la construction d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics
- à la construction des clôtures et murets
- à l'extension des bâtiments existants qui ne respectent pas ces règles sous réserve que cette extension soit réalisée dans le prolongement ou en retrait de la façade qui longe la voie
- aux ouvrages enterrés ne dépassant pas le sol naturel de plus de 0,50 mètre.

Cet article 6 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique de chacun de ces projets.

Zone A – Avant mise en compatibilité

ARTICLE A 7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1. Implantation par rapport aux limites :

La distance (D) comptée horizontalement de tout point du bâtiment à construire au point de la limite parcellaire qui est le plus rapproché doit être égale à la moitié de la hauteur du bâtiment (H) sans être inférieure à 4 mètres.

La hauteur des constructions (H) est mesurée, selon les cas, à l'égout du toit, au sommet de l'acrotère en cas de toiture terrasse, ou, en cas de mur pignon faisant face à la limite séparative, au point médian (qui se trouve au milieu) entre le sommet du faîtage et l'égout du toit le plus haut, jusqu'au terrain naturel avant travaux, ou au terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine.

Les débords de toiture, les balcons, les auvents, les oriels et les pergolas, jusqu'à 1,20 mètres, ne sont pas pris en compte pour l'application des règles édictées dans le présent article. De même, les escaliers extérieurs non clos d'une largeur inférieure à 1,20 mètres et desservant le premier niveau situé à 3,00 mètres au maximum au-dessus du sol ne sont pas pris en compte dans les mêmes conditions.

2. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- à la construction des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique
- à la réalisation des clôtures
- dans le cas de réhabilitation d'un bâtiment existant ou de reconstruction dans son volume d'origine

3. Implantation par rapport aux ruisseaux :

En bordure de ruisseau, toute construction nouvelle doit avoir un recul de 10 mètres minimum mesuré au sommet des berges.

Zone A – Après mise en compatibilité

ARTICLE A 7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1. Implantation par rapport aux limites :

La distance (D) comptée horizontalement de tout point du bâtiment à construire au point de la limite parcellaire qui est le plus rapproché doit être égale à la moitié de la hauteur du bâtiment (H) sans être inférieure à 4 mètres.

La hauteur des constructions (H) est mesurée, selon les cas, à l'égout du toit, au sommet de l'acrotère en cas de toiture terrasse, ou, en cas de mur pignon faisant face à la limite séparative, au point médian (qui se trouve au milieu) entre le sommet du faîtage et l'égout du toit le plus haut, jusqu'au terrain naturel avant travaux, ou au terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine.

Les débords de toiture, les balcons, les auvents, les oriels et les pergolas, jusqu'à 1,20 mètres, ne sont pas pris en compte pour l'application des règles édictées dans le présent article. De même, les escaliers extérieurs non clos d'une largeur inférieure à 1,20 mètres et desservant le premier niveau situé à 3,00 mètres au maximum au-dessus du sol ne sont pas pris en compte dans les mêmes conditions.

2. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- à la construction des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et notamment les constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique de chacun de ces projets
- à la réalisation des clôtures
- dans le cas de réhabilitation d'un bâtiment existant ou de reconstruction dans son volume d'origine

3. Implantation par rapport aux ruisseaux :

En bordure de ruisseau, toute construction nouvelle doit avoir un recul de 10 mètres minimum mesuré au sommet des berges.

Zone A – Avant mise en compatibilité

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

1. Objectifs :

1.1 L'objectif est de prendre en compte et de s'inspirer de l'architecture locale traditionnelle et :

- a) de pousser les constructions nouvelles à se fondre dans les tonalités et les caractéristiques des hameaux et villages dans lesquels elles doivent prendre place
- b) de faire en sorte que les bâtiments anciens soient réhabilités dans le respect de leurs caractéristiques architecturales.

1.2 Les divers modes d'occupation et utilisation du sol ne doivent pas, par leur implantation ou leur aspect extérieur, porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

1.3 Les dispositions du présent article s'appliquent aux bâtiments principaux et à leurs annexes fonctionnelles.

2. Implantation des constructions :

Les constructions, par leur composition et leur accès, doivent s'adapter au terrain naturel, sans modification importante des pentes de celui-ci.

Afin d'assurer une bonne adaptation au terrain, les mouvements de terre qui ne sont pas liés à la construction ou à sa desserte sont limités à 1,50 mètres au-dessus ou au-dessous du terrain naturel. En limite de parcelle, le talutage sera au maximum de 1,00 mètre de haut sur 2,00 mètres de large.

3. Bâtiment d'exploitation agricole :

L'article R 111.21 du Code de l'Urbanisme est applicable.

Les façades pourront associer des murs en maçonnerie enduite de teinte gris beige et des parois de teinte brune ou en bois naturel.

Les couvertures seront de teinte gris ardoise.

4. Réhabilitation du patrimoine bâti :

Les règles qui s'appliquent sont celles de la zone Ua.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions liées à la réalisation et au fonctionnement de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin.

Zone A – Après mise en compatibilité

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

1. Objectifs :

1.1 L'objectif est de prendre en compte et de s'inspirer de l'architecture locale traditionnelle et :

- a) de pousser les constructions nouvelles à se fondre dans les tonalités et les caractéristiques des hameaux et villages dans lesquels elles doivent prendre place
- b) de faire en sorte que les bâtiments anciens soient réhabilités dans le respect de leurs caractéristiques architecturales.

1.2 Les divers modes d'occupation et utilisation du sol ne doivent pas, par leur implantation ou leur aspect extérieur, porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

1.3 Les dispositions du présent article s'appliquent aux bâtiments principaux et à leurs annexes fonctionnelles.

2. Implantation des constructions :

Les constructions, par leur composition et leur accès, doivent s'adapter au terrain naturel, sans modification importante des pentes de celui-ci.

Afin d'assurer une bonne adaptation au terrain, les mouvements de terre qui ne sont pas liés à la construction ou à sa desserte sont limités à 1,50 mètres au-dessus ou au-dessous du terrain naturel. En limite de parcelle, le talutage sera au maximum de 1,00 mètre de haut sur 2,00 mètres de large.

3. Bâtiment d'exploitation agricole :

L'article R 111.21 du Code de l'Urbanisme est applicable.

Les façades pourront associer des murs en maçonnerie enduite de teinte gris beige et des parois de teinte brune ou en bois naturel.

Les couvertures seront de teinte gris ardoise.

4. Réhabilitation du patrimoine bâti :

Les règles qui s'appliquent sont celles de la zone Ua.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions liées à la réalisation et au fonctionnement de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin ni aux installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements, dépôts, rétablissements de voirie et 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).

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Tout ce qui n'est pas mentionné dans l'article 2 est interdit et en particulier :

1. En secteur Np :

Sont interdits toutes activités et/ou rejets susceptibles d'altérer la qualité de l'eau. En particulier, toute nouvelle construction y est interdite.

D'une manière plus générale, sont interdites l'ensemble des utilisations et installations listées dans le rapport hydrogéologique (joint en annexe).

2. En secteur Nh :

Les occupations et utilisations du sol néfastes au caractère des zones de marais, en particulier les mises en culture ou en boisement ainsi que les interventions de toute nature contribuant à l'assèchement, sont interdits ainsi que les drainages et remblaiements sauf ceux liés à une gestion écologique justifiée ou strictement liés au projet d'élargissement de l'autoroute A43 .

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

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Tout ce qui n'est pas mentionné dans l'article 2 est interdit et en particulier :

1. En secteur Np :

Sont interdits toutes activités et/ou rejets susceptibles d'altérer la qualité de l'eau. En particulier, toute nouvelle construction y est interdite.

D'une manière plus générale, sont interdites l'ensemble des utilisations et installations listées dans le rapport hydrogéologique (joint en annexe).

2. En secteur Nh :

Les occupations et utilisations du sol néfastes au caractère des zones de marais, en particulier les mises en culture ou en boisement ainsi que les interventions de toute nature contribuant à l'assèchement, sont interdits ainsi que les drainages et remblaiements sauf ceux liés à une gestion écologique justifiée ou strictement liés au projet d'élargissement de l'autoroute A43 .

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

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

Zone N – Avant mise en compatibilité

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

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

1.1 Dans l'ensemble de la zone N, sont autorisés (sauf en Np) :

- Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et travaux d'infrastructures et les installations d'intérêt général telles que les postes de transformation E.D.F., stations de pompage, réservoir d'eau, stations d'épuration
- Les constructions et équipements directement liés et nécessaires à l'activité forestière.
- L'extension des bâtiments agricoles existants.
- Les équipements publics ou installations nécessaires à la pratique sportive, aux activités de loisir et à l'enseignement
- Les aménagements, constructions et installations nécessaires à l'usage cyclable, à la protection contre les crues, à la gestion des cours d'eau
- Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

1.2 En zone N et secteur Nu, un bâtiment agricole désaffecté dont la sauvegarde est souhaitable peut être réaffecté à l'habitation dans la mesure où :

- son alimentation en eau potable est possible par le réseau public ou par une source privée répondant aux normes de salubrité publique.
- son assainissement est possible.
- il est desservi par une voie dont les caractéristiques répondent aux besoins de l'opération projetée.
- son volume et ses murs extérieurs sont conservés à l'exception d'éventuelles ouvertures qui devront préserver le caractère de son architecture.
- le stationnement des véhicules correspondant aux besoins de l'opération projetée doit être assuré en dehors des voies publiques.
- le bâtiment et son accès ne sont pas soumis à des risques naturels.

Zone N – Après mise en compatibilité

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

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

1.1 Dans l'ensemble de la zone N, sont autorisés (sauf en Np) :

- Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et travaux d'infrastructures et les installations d'intérêt général telles que les postes de transformation E.D.F., stations de pompage, réservoir d'eau, stations d'épuration
- Les constructions et équipements directement liés et nécessaires à l'activité forestière.
- L'extension des bâtiments agricoles existants.
- Les équipements publics ou installations nécessaires à la pratique sportive, aux activités de loisir et à l'enseignement
- Les aménagements, constructions et installations nécessaires à l'usage cyclable, à la protection contre les crues, à la gestion des cours d'eau
- Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.
- Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements, dépôts et les mesures en faveur de l'environnement nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet du réaménagement autoroutier du nœud de Chambéry, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publiques (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

1.2 En zone N et secteur Nu, un bâtiment agricole désaffecté dont la sauvegarde est souhaitable peut être réaffecté à l'habitation dans la mesure où :

- son alimentation en eau potable est possible par le réseau public ou par une source privée répondant aux normes de salubrité publique.
- son assainissement est possible.
- il est desservi par une voie dont les caractéristiques répondent aux besoins de l'opération projetée.
- son volume et ses murs extérieurs sont conservés à l'exception d'éventuelles ouvertures qui devront préserver le caractère de son architecture.
- le stationnement des véhicules correspondant aux besoins de l'opération projetée doit être assuré en dehors des voies publiques.
- le bâtiment et son accès ne sont pas soumis à des risques naturels.

Zone N – Avant mise en compatibilité

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

1.3 En secteur Na :

Sont seuls autorisés :

- les réhabilitations, les extensions mesurées, le changement de destination des constructions et les piscines enterrées, sous réserve de préserver l'intégrité de l'ensemble.
- Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

1.4 En secteur Nu, sont seuls autorisés :

- Les restaurations dans le volume.
- L'amélioration des habitations existantes et leur extension mesurée.
- Les annexes à condition qu'elles soient implantées sur le même îlot de propriété que la construction principale.
- Les démolitions reconstructions, dans la limite de 120 m2 de SHON créée
- Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

1.5 En secteur Nh, pourront être autorisées les installations liées à une mise en valeur du site ou à sa découverte (observatoire…) ainsi que les bassins de rétention.

Zone N – Après mise en compatibilité

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

1.3 En secteur Na :

Sont seuls autorisés :

- les réhabilitations, les extensions mesurées, le changement de destination des constructions et les piscines enterrées, sous réserve de préserver l'intégrité de l'ensemble.
- Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

1.4 En secteur Nu, sont seuls autorisés :

- Les restaurations dans le volume.
- L'amélioration des habitations existantes et leur extension mesurée.
- Les annexes à condition qu'elles soient implantées sur le même îlot de propriété que la construction principale.
- Les démolitions reconstructions, dans la limite de 120 m2 de SHON créée
- Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

1.5 En secteur Nh, pourront être autorisées :

- les installations liées à une mise en valeur du site ou à sa découverte (observatoire…) ainsi que les bassins de rétention.
- Les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements, dépôts et les mesures en faveur de l'environnement nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet du réaménagement autoroutier du nœud de Chambéry, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publiques (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

Zone N – Avant mise en compatibilité

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

1.6 En secteur Nc, sont autorisés les affouillements et exhaussements liés aux activités des carrières du Tremblay

En sous-secteur Ncc, sont autorisés :

- - Les constructions et installations de traitement nécessaires à l'exploitation et à la valorisation des ressources naturelles du sous-sol ainsi qu'au recyclage des matériaux issus de la déconstruction et des travaux publics
- - Le stockage des matériaux valorisables
- - Les affouillements et exhaussements liés aux activités de valorisation de matériaux

1.7 Démolitions :

En secteurs Na et Nu, les démolitions totales ou partielles d'immeubles sont soumises au permis de démolir.

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

2. Les occupations et utilisations du sol ci-dessus ne devront pas :

2.1 avoir des conséquences dommageables pour l'environnement et le paysage.

2.2 conduire à la destruction d'espaces boisés, réserve faite pour la création de servitudes d'entretien des berges et pour les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

2.3 présenter un risque de nuisance ou compromettre la stabilité des sols.

3. Risque d'inondation :

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

Zone N – Après mise en compatibilité

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

1.6 En secteur Nc, sont autorisés les affouillements et exhaussements liés aux activités des carrières du Tremblay

En sous-secteur Ncc, sont autorisés :

- - Les constructions et installations de traitement nécessaires à l'exploitation et à la valorisation des ressources naturelles du sous-sol ainsi qu'au recyclage des matériaux issus de la déconstruction et des travaux publics
- - Le stockage des matériaux valorisables
- - Les affouillements et exhaussements liés aux activités de valorisation de matériaux

1.7 Démolitions :

En secteurs Na et Nu, les démolitions totales ou partielles d'immeubles sont soumises au permis de démolir.

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

2. Les occupations et utilisations du sol ci-dessus ne devront pas :

2.1 avoir des conséquences dommageables pour l'environnement et le paysage.

2.2 conduire à la destruction d'espaces boisés, réserve faite pour la création de servitudes d'entretien des berges et pour les installations, travaux, ouvrages et activités, y compris affouillements, exhaussements et dépôts nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du projet d'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de chacun de ces projets, ainsi que tous les rétablissements de voirie nécessaires.

2.3 présenter un risque de nuisance ou compromettre la stabilité des sols.

3. Risque d'inondation :

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

Zone N – Avant mise en compatibilité

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

1. Implantation par rapport aux limites :

La distance (D) comptée horizontalement de tout point du bâtiment à construire au point de la limite parcellaire qui est le plus rapproché doit être égale à la moitié de la hauteur du bâtiment (H) sans être inférieure à 4 mètres.

La hauteur des constructions (H) est mesurée, selon les cas, à l'égout du toit, au sommet de l'acrotère en cas de toiture terrasse, ou, en cas de mur pignon faisant face à la limite séparative, au point médian (qui se trouve au milieu) entre le sommet du faîtage et l'égout du toit le plus haut,

jusqu'au terrain naturel avant travaux, ou au terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine.

Les débords de toiture, les balcons, les auvents, les oriels et les pergolas, jusqu'à 1,20 mètres, ne sont pas pris en compte pour l'application des règles édictées dans le présent article. De même, les escaliers extérieurs non clos d'une largeur inférieure à 1,20 mètres et desservant le premier niveau situé à 3,00 mètres au maximum au-dessus du sol ne sont pas pris en compte dans les mêmes conditions.

2. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- à la construction des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics
- à la réalisation des clôtures
- dans le cas de réhabilitation d'un bâtiment existant ou de reconstruction dans son volume d'origine

3. Implantation par rapport aux ruisseaux :

En bordure de ruisseau, toute construction nouvelle doit avoir un recul de 10 mètres minimum au sommet des berges.

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

Zone N – Après mise en compatibilité

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

1. Implantation par rapport aux limites :

La distance (D) comptée horizontalement de tout point du bâtiment à construire au point de la limite parcellaire qui est le plus rapproché doit être égale à la moitié de la hauteur du bâtiment (H) sans être inférieure à 4 mètres.

La hauteur des constructions (H) est mesurée, selon les cas, à l'égout du toit, au sommet de l'acrotère en cas de toiture terrasse, ou, en cas de mur pignon faisant face à la limite séparative, au point médian (qui se trouve au milieu) entre le sommet du faîtage et l'égout du toit le plus haut,

jusqu'au terrain naturel avant travaux, ou au terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine.

Les débords de toiture, les balcons, les auvents, les oriels et les pergolas, jusqu'à 1,20 mètres, ne sont pas pris en compte pour l'application des règles édictées dans le présent article. De même, les escaliers extérieurs non clos d'une largeur inférieure à 1,20 mètres et desservant le premier niveau situé à 3,00 mètres au maximum au-dessus du sol ne sont pas pris en compte dans les mêmes conditions.

2. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- à la construction des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics
- à la réalisation des clôtures
- dans le cas de réhabilitation d'un bâtiment existant ou de reconstruction dans son volume d'origine

3. Implantation par rapport aux ruisseaux :

En bordure de ruisseau, toute construction nouvelle doit avoir un recul de 10 mètres minimum au sommet des berges.

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

Zone N – Avant mise en compatibilité

ARTICLE N 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

1. Intervention sur les bâtiments existants excepté en zone Ncc :

Les extensions ne pourront dépasser la hauteur du volume existant

2. Constructions neuves excepté en zone Ncc :

La hauteur des constructions n'excèdera pas 6.00 m à l'égout de toiture jusqu'au :

- terrain naturel avant travaux,
- terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine.

3. En zone Ncc, intervention sur les bâtiments existants, et constructions et installations neuves :

La hauteur des constructions et installations n'excèdera pas 20 m à l'égout de toiture jusqu'au :

- terrain naturel avant travaux,
- terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine.

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

Zone N – Après mise en compatibilité

ARTICLE N 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

1. Intervention sur les bâtiments existants excepté en zone Ncc :

Les extensions ne pourront dépasser la hauteur du volume existant

2. Constructions neuves excepté en zone Ncc :

La hauteur des constructions n'excèdera pas 6.00 m à l'égout de toiture jusqu'au :

- terrain naturel avant travaux,
- terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine.

3. En zone Ncc, intervention sur les bâtiments existants, et constructions et installations neuves :

La hauteur des constructions et installations n'excèdera pas 20 m à l'égout de toiture jusqu'au :

- terrain naturel avant travaux,
- terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine.

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

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

1. Objectifs :

1.1 L'objectif est de prendre en compte et de s'inspirer de l'architecture locale traditionnelle et :

- a) de pousser les constructions nouvelles à se fondre dans les tonalités et les caractéristiques des hameaux et villages dans lesquels elles doivent prendre place
- b) de faire en sorte que les bâtiments anciens soient réhabilités dans le respect de leurs caractéristiques architecturales.

Zone N – Avant mise en compatibilité

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

1. Objectifs :

1.1 L'objectif est de prendre en compte et de s'inspirer de l'architecture locale traditionnelle et :

- a) de pousser les constructions nouvelles à se fondre dans les tonalités et les caractéristiques des hameaux et villages dans lesquels elles doivent prendre place
- b) de faire en sorte que les bâtiments anciens soient réhabilités dans le respect de leurs caractéristiques architecturales.

1.2 Les divers modes d'occupation et utilisation du sol ne doivent pas, par leur implantation ou leur aspect extérieur, porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

1.3 Les dispositions du présent article s'appliquent aux bâtiments principaux et à leurs annexes fonctionnelles.

2. Implantation des constructions :

Les constructions, par leur composition et leur accès, doivent s'adapter au terrain naturel, sans modification importante des pentes de celui-ci.

Afin d'assurer une bonne adaptation au terrain, les mouvements de terre qui ne sont pas liés à la construction ou à sa desserte sont limités à 1,50 mètres au-dessus ou au-dessous du terrain naturel. En limite de parcelle, le talutage sera au maximum de 1,00 mètre de haut sur 2,00 mètres de large.

3. L'article R 111.21 du Code de l'Urbanisme est applicable.

4. Réhabilitation du patrimoine bâti :

Les règles qui s'appliquent sont celles de la zone Ua.

Cet article 11 ne s'applique pas :

- aux constructions et installations autorisées en sous-secteur Ncc
- aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique.

Zone N – Après mise en compatibilité

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

1. Objectifs :

1.1 L'objectif est de prendre en compte et de s'inspirer de l'architecture locale traditionnelle et :

- a) de pousser les constructions nouvelles à se fondre dans les tonalités et les caractéristiques des hameaux et villages dans lesquels elles doivent prendre place
- b) de faire en sorte que les bâtiments anciens soient réhabilités dans le respect de leurs caractéristiques architecturales.

1.2 Les divers modes d'occupation et utilisation du sol ne doivent pas, par leur implantation ou leur aspect extérieur, porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

1.3 Les dispositions du présent article s'appliquent aux bâtiments principaux et à leurs annexes fonctionnelles.

2. Implantation des constructions :

Les constructions, par leur composition et leur accès, doivent s'adapter au terrain naturel, sans modification importante des pentes de celui-ci.

Afin d'assurer une bonne adaptation au terrain, les mouvements de terre qui ne sont pas liés à la construction ou à sa desserte sont limités à 1,50 mètres au-dessus ou au-dessous du terrain naturel. En limite de parcelle, le talutage sera au maximum de 1,00 mètre de haut sur 2,00 mètres de large.

3. L'article R 111.21 du Code de l'Urbanisme est applicable.

4. Réhabilitation du patrimoine bâti :

Les règles qui s'appliquent sont celles de la zone Ua.

Cet article 11 ne s'applique pas :

- aux constructions et installations autorisées en sous-secteur Ncc
- aux constructions et installations nécessaires au chantier et à l'exploitation du projet de l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin et du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry dans le périmètre prévu par la Déclaration d'Utilité Publique de chacun de ces projets.

4.3. LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

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

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

Avant mise en compatibilité

INDEX	DESIGNATION DE L'OPERATION	Collectivité ou EPCI bénéficiaire
Voirie - stationnement :		
ER 2	Elargissement de la rue Joseph et Humbert Richard	Commune
ER 3	Elargissement de voirie (antenne avenue Costa Beauregard)	Commune
ER 4	Elargissement rue du Cheminet	Commune
ER 5	Création de voirie : liaison zone des Landiers - Plan Nord	Commune
Equipements publics :		
ER 7	Extension de l'Ecole Louis PERGAUD	Commune
ER 8	Equipements publics, butte de l'église	Commune
ER 9	Extension du cimetière	Commune
ER 10	Extension de la Gendarmerie	Commune
Parcs - jardins - chemins piétons :		
ER 11	Extension parc de sports, côté Est	Commune
ER 14	Espace vert avenue Michelier	Commune
ER 15	La Tessonnière : réserve en vue d'un aménagement global parcs et équipements publics	Commune
ER 16	Aménagement espaces verts et cheminement piétonnier rue Daniel Ro	Commune
ER 17	Création d'un espace vert public	Commune
Accueil des gens du voyage :		
ER 18	Aménagement d'une aire publique d'accueil pour les gens du voyage	Commune
Aménagements dans les villages :		
ER 19	Aménagement d'un parking au Tremblay	Commune
ER 20	Création d'un espace public au Tremblay	Commune
ER 21	Elargissement de la route de l'Ecole du Tremblay	Commune
ER 23	Création de chemin public au Plan	Commune
ER 24	Elargissement du chemin rural et restauration du ruisseau aux Cattis	Commune
ER 25	Création d'un espace public autour du four des Janons	Commune
ER 26	Elargissement de la RD 3 à la Villette	Commune
ER 27	Aménagement d'une place à Montarlet	Commune
ER 29	Aménagement d'un espace public à Pouly autour du four	Commune
ER 30	Aménagement d'un espace public aux Creux autour du four	Commune
Aménagements hydro-écologiques :		
ER 31	Aménagement des berges du Nant Bruyant	Commune
ER 32	Bras de décharge de la Leysse	SICEC
ER 33	Aménagement rive gauche du ruisseau des marais	Commune
ER 34	Aménagement rive gauche de la Leysse et création de voirie (voir ER n	Commune
ER 35	Aménagement rive droite de la Leysse (ZAC des Landiers)	Commune
Cheminements piétons et cyclables		
ER 36	Aménagement d'une piste cyclable	Commune
ER 37	Passage piéton à créer (La Tessonnière)	Commune
Prescrits par mise en compatibilité		
ER 38	Itinéraire d'accès au tunnel Franco Italien du Lyon Turin	SNCF RESEAU
ER 39	Autoroute A43 - Elargissement à 3 voies de la montée de l'Epine	AREA

Après mise en compatibilité

INDEX	DESIGNATION DE L'OPERATION	Collectivité ou EPCI bénéficiaire
Voirie - stationnement :		
ER 2	Elargissement de la rue Joseph et Humbert Richard	Commune
ER 3	Elargissement de voirie (antenne avenue Costa Beauregard)	Commune
ER 4	Elargissement rue du Cheminet	Commune
ER 5	Création de voirie : liaison zone des Landiers - Plan Nord	Commune
Equipements publics :		
ER 7	Extension de l'Ecole Louis PERGAUD	Commune
ER 8	Equipements publics, butte de l'église	Commune
ER 9	Extension du cimetière	Commune
ER 10	Extension de la Gendarmerie	Commune
Parcs - jardins - chemins piétons :		
ER 11	Extension parc de sports, côté Est	Commune
ER 14	Espace vert avenue Michelier	Commune
ER 15	La Tessonnière : réserve en vue d'un aménagement global parcs et équipements publics	Commune
ER 16	Aménagement espaces verts et cheminement piétonnier rue Daniel Ro	Commune
ER 17	Création d'un espace vert public	Commune
Accueil des gens du voyage :		
ER 18	Aménagement d'une aire publique d'accueil pour les gens du voyage	Commune
Aménagements dans les villages :		
ER 19	Aménagement d'un parking au Tremblay	Commune
ER 20	Création d'un espace public au Tremblay	Commune
ER 21	Elargissement de la route de l'Ecole du Tremblay	Commune
ER 23	Création de chemin public au Plan	Commune
ER 24	Elargissement du chemin rural et restauration du ruisseau aux Cattis	Commune
ER 25	Création d'un espace public autour du four des Janons	Commune
ER 26	Elargissement de la RD 3 à la Villette	Commune
ER 27	Aménagement d'une place à Montarlet	Commune
ER 29	Aménagement d'un espace public à Pouly autour du four	Commune
ER 30	Aménagement d'un espace public aux Creux autour du four	Commune
Aménagements hydro-écologiques :		
ER 31	Aménagement des berges du Nant Bruyant	Commune
ER 32	Bras de décharge de la Leysse	SICEC
ER 33	Aménagement rive gauche du ruisseau des marais	Commune
ER 34	Aménagement rive gauche de la Leysse et création de voirie (voir ER n	Commune
ER 35	Aménagement rive droite de la Leysse (ZAC des Landiers)	Commune
Cheminements piétons et cyclables		
ER 36	Aménagement d'une piste cyclable	Commune
ER 37	Passage piéton à créer (La Tessonnière)	Commune
Prescrits par mise en compatibilité		
ER 38	Itinéraire d'accès au tunnel Franco Italien du Lyon Turin	SNCF RESEAU
ER 39	Autoroute A43 - Elargissement à 3 voies de la montée de l'Epine	AREA
ER 40	**Réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry**	**AREA**

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

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

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

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

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

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

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

5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des 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 La Motte-Servolex avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le SCoT de Métropole Savoie.*

5.2. PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN DE CHAMBÉRY 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 la Motte-Servolex avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le plan de déplacements urbains (PDU) de Chambéry Métropole.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le SRCAE Rhône-Alpes a été approuvé le 24 avril 2014. Cette approbation marque l'entrée dans la phase de la mise en œuvre de ses objectifs et de ses orientations pour une durée de 5 ans.

Il détermine :

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

Les orientations concernant l'urbanisme et le transport sont :

- L'intégration des dimensions Air et Climat dans l'aménagement du territoire (orienter les choix de développement dans des zones relativement denses et équipées de services) ;
- L'intégration dans l'aménagement urbain des préoccupations de sobriété énergétique, de qualité de l'air et de lutte contre les 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 La Motte-Servolex avec le projet de réaménagement du nœud de Chambéry est compatible avec le SRCAE Rhône-Alpes.

6. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

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

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

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

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

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

6.1. CADRE RÉGLEMENTAIRE

Documents soumis à évaluation environnementale

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

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

Conditions d'application pour les plans locaux d'urbanisme

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

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

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

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

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

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

Contenu du rapport environnemental

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

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

Celui doit comprendre :

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

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

3° Une analyse exposant :

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

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

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

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

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

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

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

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

6.2. CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le PLU de La Motte-Servolex ne comporte pas d'évaluation environnementale au sens des articles R.104-18 à R.104-20 du code de l'urbanisme mais il comporte néanmoins dans son rapport de présentation une partie (la quatrième) intitulée : « Prise en compte de l'environnement – Incidences des orientations du PLU sur l'environnement et prise en compte du souci de préservation et de sa mise en valeur ».

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

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

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

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

6.3. ANALYSE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

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

Thèmes	Incidences sur l'environnement	Préservation et mise en valeur	Analyse vis-à-vis du projet de réaménagement autoroutier de Chambéry
MILIEU NATUREL			
Les boisements et cours d'eau	Les orientations du PLU préservent les éléments du milieu naturel identifiés dans le diagnostic. Le développement de l'urbanisation est écarté de ces secteurs.	Les ensembles boisés significatifs, forêts communales sont classés en N. L'inventaire est complété par rapport au POS. Les cours d'eau essentiels et leurs abords sont classés en zone N.	Le projet ne remet pas en cause ce classement. L'occupation nécessaire en zone N est uniquement temporaire pour les besoins du chantier au niveau de la Leysse et la zone reprendra sa fonction naturelle après les travaux (réalisation de 2 nouveaux ponts pour franchir le cours d'eau).
Inventaire des ZNIEFF, ZICO	Les sites inventoriés sont classés en zone naturelle. - ZNIEFF de type 1 : marais de "Pré Lombard" - ZNIEFF de type 2 : montagne de l'Epine La ZICO ne concerne La Motte-Servolex qu'à la marge	Ces sites sont classés en zone naturelle (selon l'évaluation environnementale du rapport de présentation)	**Au niveau du projet**, ces ZNIEFF sont en fait classées en zone Uem ou Ut. Le projet ne les remet donc pas en cause.
Faune	Réserve de chasse de Montarlet Réserve de chasse de Montaugier Corridors écologiques identifiés	Réserve de Montarlet classée en Nh Préservés de toute urbanisation, classés N	Aucune interaction de ces zones avec le projet.
Les milieux naturels remarquables	Le PLU a été l'occasion d'un travail d'un inventaire des milieux naturels à préserver, pour leur rôle écologique ou hydraulique : - marais du Guy et Curtille - vallon du ruisseau de la Combe et marais en pente et zones humides sous Montarlet - plaine du ruisseau des marais - zones humides sous les Granges, Fontaine de Janon - vallon du ruisseau de la Combe Le PLU tient compte des projets de renaturation liés à certains cours d'eau.	La préservation de ces espaces est assurée par la création de zones Nh, et des espaces boisés classés sur des boisements relictuels. Secteur de Barby Dessous : le marais et ses abords sont classés Nh. Le règlement impose également un recul de 10 mètres de part et d'autres du ruisseau du Villard Marais de Curtille : zone Nh Rive gauche de la Leysse en aval de l'A43 et ruisseau des Marais : le classement en espace boisé classé affiche le souhait de la commune de prendre en compte les boisements relictuels dans le cadre des projets de renaturation.	Aucune interaction de ces zones avec le projet.
RISQUES NATURELS			
PPRI	Risques d'inondation liés à la Leysse et ses affluents	Le PPRI est pris en compte Le zonage du PPRI est superposé à celui du PLU. Ainsi, les zones 1,2 et 3 apparaissent en couleur sur le plan de zonage du PLU. Les secteurs classés en risque fort sont classés en N, exceptés certains secteurs destinés à une urbanisation future (zone AU liée à l'extension de Savoie Technolac). Les autres secteurs prennent un indice i pour signaler l'existence d'un risque. Le règlement du PLU fait référence aux prescriptions du PPRI insérées en fin du règlement.	Le projet prend en compte le règlement du PPRI.

Thèmes	Incidences sur l'environnement	Préservation et mise en valeur	Analyse vis-à-vis du projet de réaménagement autoroutier de Chambéry
Travaux liés au Schéma directeur des Aménagements nécessaires pour la protection contre les crues du bassin chambérien	- chenal écrêteur des crues de la Leysse, projet intégrant des aménagements hydroécologiques, … - projet de retenue dans la plaine du ruisseau des Marais (projet non validé, qui reste lié au passage de la future ligne LGV, Ligne à Grande Vitesse) - projet d'élargissement de la Leysse - recalibrage du Nant Bruyant	Ils sont retraduits par la mise en place d'emplacements réservés dans les secteurs où les études sont suffisamment avancées. Il s'agit : - du chenal écrêteur (ou bras de décharge de la Leysse) - des aménagements à réaliser en rive droite et gauche de la Leysse, en amont du pont de l'A43 Concernant le Nant Bruyant, l'emplacement réservé est complété; les abords du cours d'eau sont classés N dans sa traversée de la ville. Le même classement est appliqué pour l'Erier.	Le projet se superpose sur une petite superficie à l'emplacement réservé en rive droite de la Leysse de chaque côté des ouvrages de franchissement de la Leysse. Toutefois, les travaux sur la Leysse se déroulant avant ceux du projet, le réaménagement du nœud de Chambéry ne remet en cause ni l'emplacement réservé ni l'impact positif des travaux sur la Leysse pour réduire le risque d'inondation.
Autres risques	- Les chutes de blocs identifiées au-dessus de Barbizet - Le risque sismique	Il n'y a pas de développement de l'urbanisation dans ce secteur. Le rapport de présentation rappelle ce risque.	Le projet sera construit avec les normes parasismiques en vigueur.
GESTION DE L'EAU			
Ressource en eau : protection des captages et schéma directeur AEP, Gestion des eaux pluviales et eaux usées :	Le renforcement des réseaux d'eau et d'assainissement est nécessaire et étudié en parallèle du PLU, dans le cadre de Chambéry Métropole. Le positionnement du développement sur le chef-lieu a été étudié au regard des options du schéma directeur d'assainissement.	<u>Protection des captages :</u> Le PLU reprend les options du POS en délimitant les périmètres de protection des captages dans des secteurs spécifiques, - Np pour les captages situés en zone naturelle : captages des Creux, des Fées et des Trois Murgers - Uep pour le captage du Puits des Iles. <u>Eaux usées :</u> Les options du SDA sont prises en compte. La réalisation du réseau d'assainissement collectif, ou sa programmation prochaine, permettent l'extension de certains hameaux, en particulier Villard-Marin et Villard-Péron. Le règlement du PLU est complété pour distinguer les prescriptions entre les secteurs en assainissement collectif et ceux en assainissement autonome. <u>La gestion des eaux pluviales :</u> Elle fait l'objet d'un souci permanent. Le règlement est renforcé pour que cette problématique soit bien prise en compte (cf article 4 du règlement). Une prescription complémentaire pour les parkings de grande superficie est préconisée pour limiter les surfaces imperméabilisées. Les zones d'urbanisation future feront l'objet d'une attention particulière, et notamment : la zone AU de Barby-Dessous et la zone AUd de Villard-Péron : la gestion des eaux pluviales devra être résolue globalement.	Le projet a un impact positif sur la ressource en eau puisqu'il va créer un réseau d'assainissement pour la plateforme de péage et les infrastructures autoroutières et de la VRU afin de rejeter les eaux dans le milieu naturel après décantation et déshuilage dans un bassin. Ces eaux sont aujourd'hui directement déversées dans le milieu naturel. Concernant le chantier, le besoin en eau sera minime et ne sera pas réalisé dans la nappe souterraine (protection de la réserve AEP) ni dans les cours d'eau.
Pollution de l'eau	Pollutions liées à l'autoroute : Dans le cadre du contrat de bassin versant du lac du Bourget, l'AREA réalise une étude devant définir les travaux à réaliser pour diminuer les risques de pollutions dans le milieu naturel.	L'étude n'est pas suffisamment avancée pour pouvoir mettre en place des emplacements réservés. Par contre, le règlement de la zone Nh permet la réalisation de bassins de rétention qui tiendront compte de la spécificité du site naturel.	Comme indiqué ci-dessus, AREA va réaliser par le biais de ce projet des travaux d'assainissement pour diminuer les risques de pollution dans le milieu naturel

Thèmes	Incidences sur l'environnement	Préservation et mise en valeur	Analyse vis-à-vis du projet de réaménagement autoroutier de Chambéry
DEPLACEMENTS	Les projets de nouvelles voies : - la liaison entre la zone des Landiers et le centre de la Motte-Servolex - l'élargissement de la RD14 avec création d'une piste cyclable Incidence sur les déplacements entre l'habitat et les pôles d'emploi	Liaison entre la zone des Landiers et le centre de la Motte-Servolex : L'emplacement réservé du POS est repositionné en longeant l'autoroute. Ce nouveau tracé permet de préserver les zones humides. Le tracé restera dépendant des projets d'aménagements hydroécologiques en rive gauche de la Leysse. Les axes bruyants : ils sont indiqués en annexe du PLU. L'objectif de limitation des déplacements est pris en compte : - La zone AU des Granges est positionnée stratégiquement à proximité de Savoie Technolac - les zones de développement essentielles du PLU sont positionnées dans le centre de la Motte-Servolex, donc dans les secteurs bien desservis par les transports en commun.	Le projet vise à élargir la bretelle d'entrée de l'A43 venant du péage vers Lyon. La liaison entre la zone des Landiers et le centre de la Motte-Servolex est situé en partie au niveau de cette nouvelle bretelle sans que cette liaison ne soit rallongée ou remise en cause.
CARRIERES	Carrière du Tremblay : après remodelage du terrain dans la partie sud de la carrière, en cours de réalisation dans un objectif paysager, une reprise d'activité ponctuellement, conditionnée par autorisations préfectorales, ne dépassera pas les limites du POS actuel. Site des Granges : l'activité d'extraction est définitivement abandonnée.	Carrière du Tremblay : une partie des terrains situés au sud-est de la zone de carrières actuelle est classée en zone agricole. La nouvelle zone Nc retraduit l'objectif de reconversion progressive à vocation mixte : agricole, loisirs, naturelle. Site des Granges : l'ancien site de carrière sera progressivement aménagé. Il est intégré dans une zone AU à vocation d'habitat. Le site des Granges n'étant plus utilisé, il n'y aura pas de déplacements de camions entre les deux sites.	Aucune interaction de ces zones avec le projet.
POLLUTIONS, NUISANCES	Mixité des fonctions : Les nuisances entre habitat et activités économiques : - industrielles, artisanales - agricoles Risques technologiques liés : - aux abattoirs de Chambéry - au passage des gazoducs	La mixité des fonctions est assurée dans les secteurs Ua Ub, Uc et Ud. Le règlement interdit seulement les activités qui seraient incompatibles avec la proximité de l'habitat. La seule restriction est apportée au niveau des commerces de proximité, autorisés seulement en Ub. - Zone AU de Barby Dessous : la question de la proximité entre habitat et activité est à prendre en compte dans le projet d'aménagement global de la zone. Chambéry Métropole envisage la réalisation d'une zone à vocation de services, ce qui ce qui est le plus compatible avec la proximité d'habitations. - Délimitation claire des zones à vocation d'activité ou d'habitat dans le secteur des Champagnes (pour supprimer les zones intermédiaires du POS). Règle pour les logements de fonction intégrés dans le volume de l'activité et prévenir des problèmes ultérieurs en cas de revente de l'habitation. - Prise en compte des règles de recul autour des bâtiments agricoles. Règle spécifique pour le logement de l'exploitant, pour éviter également des problèmes ultérieurs en cas de revente de l'habitation. Risque technologique : le périmètre concerné sur la commune de la Motte-Servolex est tracé sur le plan de zonage, et les prescriptions de la zone Z2 intégrées dans le règlement. En ce qui concerne le gazoduc, il est indiqué dans le plan des servitudes.	Le projet n'a aucun impact sur la mixité des fonctions ni sur les risques technologiques liés aux abattoirs de Chambéry ou aux gazoducs. En revanche, il améliorera la situation sur les risques technologiques issus du transport de matières dangereuses par la route (amélioration de la sécurité et reprise des géométries dangereuses). En ce qui concerne l'air et le bruit, le projet ne va pas générer un trafic supplémentaire mais fluidifier l'existant. L'étude sur la qualité de l'air indique que le projet ne contribuera pas à une augmentation significative des niveaux de concentrations au regard des valeurs réglementaires. Aucun bâtiment ne subit d'augmentation significative du bruit du fait du projet. Aucune protection acoustique réglementaire n'est à prévoir au titre du projet. Les simulations ont montré la nécessité de mettre en place 2 isolations de façade pour résorber deux Points Noirs Bruit Routiers résultant du projet.

Thèmes	Incidences sur l'environnement	Préservation et mise en valeur	Analyse vis-à-vis du projet de réaménagement autoroutier de Chambéry
PAYSAGE NATUREL	Le projet de PLU préserve la diversité des paysages de la commune, et en particulier : - l'équilibre entre les espaces boisés et les espaces agricoles ouverts - les coupures entre les hameaux et le territoire agricole	Concernant les espaces agricoles ouverts identifiés à enjeu paysager : ils sont classés Agricole strict, c'est-à-dire que toute nouvelle construction y est interdite, excepté les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. Le développement de l'urbanisation est positionné autour des hameaux, afin de préserver les espaces agricoles ouverts, et d'être cohérent avec les prescriptions de la Loi Montagne.	Le projet n'aura pas d'incidences sur le paysage. Il est entièrement situé en zone Ut en phase exploitation. Par ailleurs, un réaménagement paysager (plantations notamment) sera réalisé.
Le site inscrit du Lac	Aucun	Il apparaît sur le plan des servitudes.	Aucune interaction de ces zones avec le projet.
Les entrées de ville	Aucun	La réglementation s'applique sur plusieurs zones AU : le règlement indique qu'elles ne pourront être ouvertes à l'urbanisation qu'après la réalisation du projet urbain. Dans l'attente, le PLU indique les zones de recul inconstructibles.	Aucune interaction de ces zones avec le projet.
PAYSAGE BATI	Le paysage bâti est marqué par : - un patrimoine remarquable - le patrimoine rural des hameaux : la structure groupée des hameaux d'origine et par les caractéristiques de l'architecture vernaculaire encore préservées, au sein de la ville et dans les hameaux. - le petit patrimoine	La protection du patrimoine remarquable : - classement en Na afin d'identifier leur intérêt : bâtiments, parc, murs de clôture - l'étoile identifie les bâtiments ne pouvant être démolis, sauf démolition partielle permettant d'améliorer l'aspect de la construction - espaces boisés classés sur certains châteaux : Reinach, la Perouse, Prieuré de Servolex	Aucune interaction de ces zones avec le projet.
Le patrimoine archéologique	Aucun	L'inventaire du patrimoine archéologique et les périmètres de sensibilité archéologique sont présentés dans le rapport de présentation.	Aucune interaction de ces zones avec le projet.
Les monuments historiques (église et château Reinach)	Aucun	Les périmètres de protection modifiés sont en cours d'étude. Ce document passera à l'enquête publique conjointement au PLU, et sera intégré dans les servitudes.	Le projet se situe à l'extrême limite du périmètre de protection modifié de l'église de la Motte-Servolex. Un dossier sera soumis à l'ABF et les covisibilités entre le projet et les monuments historiques sont nulles (l'autoroute A43 faisant office de barrage visuel puisque le projet d'élargissement autoroutier se situe de l'autre côté de l'infrastructure par rapport à l'église). AREA suivra les éventuelles préconisations issues du dossier de l'ABF.
Objectif	L'objectif est de préserver l'ensemble de ce patrimoine : - préservant les caractéristiques du bâti traditionnel dans les projets de réhabilitations - encadrant un minimum les nouvelles constructions afin d'assurer une bonne insertion dans les hameaux.	<u>La préservation des caractéristiques des hameaux :</u> - zone spécifique du PLU pour encadrer les réhabilitations et les constructions neuves : Ua - règles adaptées à cette typologie pour préserver la densité, les volumétries, les caractéristiques principales, en particulier l'article 11 est renforcé. <u>Le petit patrimoine :</u> - politique d'acquisition et de mise en valeur <u>Le permis de démolir :</u> - il est imposé dans les zones Ua, Ub, Na et Nu.	Aucune interaction de ces zones avec le projet.

Tableau 1 : Analyse de l'évaluation environnementale