



© Ville d'Albertville - K. Ribémont

# Projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de la commune d'Albertville

PPBE 4eme échéance

Document réalisé par :

**Direction des Services Techniques**

12 Cours de l'Hôtel de ville,  
73200 Albertville

Avec le soutien technique de :



**ECHO Acoustique**

Bureau d'études  
en ingénierie acoustique et  
vibratoire

## SOMMAIRE

---

1	Résumé non technique	3
2	Introduction	4
2.1	Contexte réglementaire	4
2.2	Notions d'acoustique	5
2.3	Méthodologie d'élaboration du PPBE	6
2.4	Voies communales concernées	7
3	Synthèse et analyse des cartes de bruit	8
3.1	Principe de réalisation des cartes de bruit réalisées par la DDT Savoie	8
3.2	Clés de lecture des cartes stratégiques de bruit	8
3.3	Analyse des cartes de bruit	10
4	Zones calmes	11
4.1	Définition du terme « zone calme »	11
4.2	Lieux retenus	11
4.3	Action de préservation et mise en valeur des zones calmes	13
5	Recensement des actions réalisées depuis 10 ans et programmées pour les 5 ans à venir	14
5.1	Actions réalisées depuis 10 ans	14
5.2	Actions programmées pour les 5 prochaines années	18
6	Suivi et implications du plan d'action	19
6.1	Suivi et évaluation du plan d'action	19
6.2	Mise en cohérence des outils	19
7	Consultation du public	19

### Annexes

ANNEXE 1 -	Table des figures	21
ANNEXE 2 -	Table des tableaux	21

# 1 RESUME NON TECHNIQUE

La Directive Européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, prévoit que les grandes agglomérations et grandes infrastructures de transports fassent l'objet de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Cette directive a été transposée dans le droit français par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 et l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit.

Ce plan sera mis à disposition du public durant 2 mois, de novembre à décembre 2024. Les remarques formulées durant la consultation seront prises en compte pour la rédaction du PPBE qui devra être approuvé par le conseil municipal.

Le plan présente :

- le réseau routier communal concerné (axes dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an) ;
- le diagnostic établi sur la base des cartes de bruit stratégiques réalisées par le CEREMA ;
- les actions de lutte contre les nuisances sonores qui sont réalisées et programmées ;
- les zones calmes à préserver.

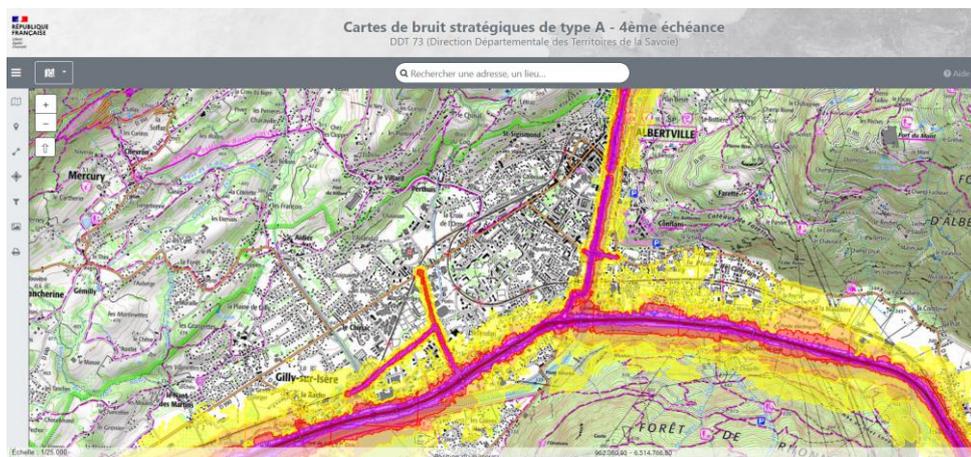


Figure 1 : Aperçu du site internet de la DDT 73 présentant les cartes de bruit des infrastructures cartographiées de la commune.

Les actions mises en œuvre pour limiter les nuisances sonores sur la commune sont principalement du type :

- Apaiser la circulation (limiter le trafic de transit, ralentir et fluidifier la circulation) ;
- Diminuer le trafic (développement des modes doux et transports en commun).

Ce PPBE doit être actualisé tous les 5 ans.

## 2 INTRODUCTION

---

### 2.1 CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, et sa transposition dans le Code de l'environnement français demandent aux gestionnaires des grandes infrastructures de voies routières circulées par plus de 3 millions de véhicules par an, de réaliser un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sur la base des cartes stratégiques de bruit établies par les services de l'Etat (CEREMA). Ces cartes et PPBE doivent être mis à jour tous les 5 ans. Pour cette 4<sup>ème</sup> échéance, l'arrêté préfectoral DDT/SEEF/ECV n°2022-0570 du 1<sup>er</sup> juillet 2022 approuve les cartes de bruit du réseau routier national, départemental, intercommunal et communal du département de la Savoie.

La ville d'Albertville est concernée en tant que gestionnaire d'infrastructures de transports routiers pour un linéaire d'environ 1,9 km.

## 2.2 NOTIONS D'ACOUSTIQUE

### 2.2.1 LE NIVEAU DE BRUIT

Le niveau de bruit caractérise la pression acoustique en un point donné. L'unité légale de pression est le Pascal (Pa). L'oreille humaine est sensible aussi bien à des sons de très faible intensité (quelques  $\mu\text{Pa}$ ) qu'à des sons de forte intensité (plusieurs centaines de Pascal). L'étendue de ces valeurs de pression acoustique a conduit à rechercher une expression plus pratique : l'échelle logarithmique des Bels (en référence à Alexandre Graham Bell). Celle-ci a ensuite été divisée en 10 échelons donnant ainsi naissance à l'échelle des décibels (dB).

A titre d'exemple, doubler le niveau de pression sonore revient à ajouter 3 dB (ex : 60 dB + 60 dB = 63 dB). De même, lorsque deux sons ont des intensités différentes, celui de plus petite intensité devient vite négligeable (ex : 90 dB + 80 dB  $\cong$  90 dB).



### 2.2.2 LES INDICATEURS UTILISES

Le **L<sub>DEN</sub>** caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « L<sub>day</sub>, L<sub>evening</sub>, L<sub>night</sub> », niveaux sonores moyens sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une « pondération » est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.

Le **L<sub>night</sub>** (L<sub>n</sub> : 22h-6h) est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.

### 2.2.3 LIENS DE REFERENCE

Les sites internet du ministère de la santé (sante.gouv.fr) et du CIDB (bruit.fr) permettent d'approfondir les notions présentées précédemment.

## 2.3 METHODOLOGIE D'ELABORATION DU PPBE

### 2.3.1 ORGANISATION DE L'EQUIPE PROJET

Lorsque les cartes de bruit ont été réalisées par les services de l'Etat et approuvées par la préfecture, la mairie d'Albertville a initié le projet d'élaboration du PPBE. Pour cela, un groupe de travail est constitué au sein de la Direction de l'Urbanisme et des Services Techniques. Un bureau d'études acoustiques (*ECHO Acoustique*) appuie ce groupe. En complément les différents services de la commune et de l'agglomération sont sollicités pour préciser les actions liées à la lutte contre les émissions sonores dans l'environnement.

### 2.3.2 BASE DE TRAVAIL

Les éléments suivants servent de support à l'élaboration du PPBE :

- Les cartes de bruit stratégiques réalisées par le CEREMA sont analysées à l'aide d'un logiciel SIG<sup>1</sup> ;
- Les documents d'urbanisme (PLU, PDU, SCOT, PADD...) ainsi que les différentes informations transmises par les services de la commune permettent de lister les actions déjà menées ou envisagées.

### 2.3.3 REALISATION DU DIAGNOSTIC

Les cartes de bruit sont analysées afin de localiser les bâtiments habités ainsi que les établissements sensibles d'enseignement et de santé exposés à des niveaux sonores supérieurs à 68 dB(A) pour le  $L_{DEN}$  et 62 dB(A) pour le  $L_N$ .

### 2.3.4 DEFINITION DES OBJECTIFS ET PROPOSITIONS DE SOLUTIONS

Le PPBE a vocation à répondre aux 3 grands objectifs suivants, inscrits dans la Directive Européenne :

- Réduire le bruit dans les zones sensibles trop exposées ;
- Prévenir les effets du bruit en amont des projets d'aménagements ;
- Définir et préserver les zones de calmes.

Les solutions envisagées pour les zones à enjeux seront analysées au regard des objectifs attendus par la directive européenne, mais également des contraintes technico-économiques.

---

<sup>1</sup> SIG : Système d'Information Géographique

## 2.4 VOIES COMMUNALES CONCERNEES

Liste des axes supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an (soit plus de 8200 veh. / jour) et gérés par la ville d'Albertville :

- avenue des XVIème Jeux Olympiques ;
- avenue de Winnenden ;
- avenue Joseph Fontanet.

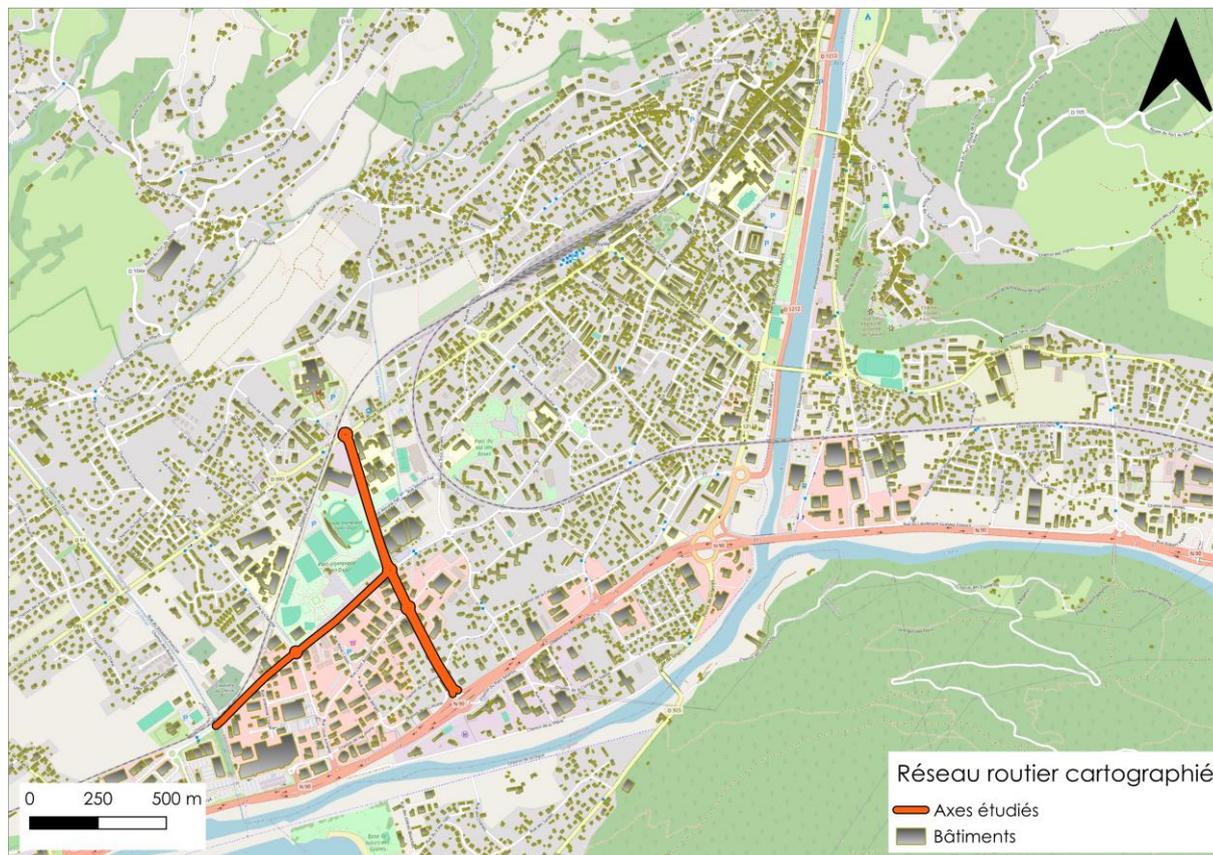


Figure 2 : Réseau routier cartographié gérés par la ville d'Albertville

## 3 SYNTHÈSE ET ANALYSE DES CARTES DE BRUIT

---

### 3.1 PRINCIPE DE RÉALISATION DES CARTES DE BRUIT RÉALISÉES PAR LA DDT SAVOIE

Le CERTU et le SETRA ont produit des guides méthodologiques permettant de construire des cartes de bruit de manière homogène sur l'ensemble du territoire national. C'est le CEREMA de Lyon qui a produit les cartes stratégiques de bruit de 4<sup>ème</sup> échéance pour la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Les données de trafic (TMJA, vitesse, % poids lourds...) de la base de données BDTopo<sup>2</sup> sont utilisées pour construire un modèle de propagation acoustique du bruit. Les cartes de bruit sont ensuite calculées à l'aide du logiciel Mithra SIG (éditeur CSTB).

Les détails de la méthodologie ainsi que les résultats sont disponibles sur le site de la DDT Savoie :

<http://www.savoie.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Environnement/Lutte-contre-le-bruit-des-transports/Politique-europeenne-cartes-de-bruit-et-plans-de-prevention>

### 3.2 CLES DE LECTURE DES CARTES STRATÉGIQUES DE BRUIT

**Pour mémoire : Les cartes de bruit sont une approche macroscopique mais ne sont pas une restitution stricte de la réalité (par exemple le nombre de personnes affectées par bâtiment). Elles permettent de mettre en évidence des secteurs qu'il nécessite par la suite d'analyser de manière plus détaillée.**

---

<sup>2</sup> BDTopo : modélisation 3D du territoire réalisée par l'IGN.

La directive européenne 2002/49/CE définit 3 types de cartes qui doivent être présentées au 25 000<sup>e</sup> :

type A	type B	type C
<p>Cartes des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur <math>L_{DEN}</math> et <math>L_N</math>, par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) pour le <math>L_{DEN}</math> et 50 pour le <math>L_N</math></p>	<p>Carte des secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet en application de l'article R571-32 du code de l'environnement (issus du classement sonore des voies en vigueur)</p>	<p>Carte des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L572-6 du code de l'environnement sont dépassées, selon l'indicateur <math>L_{DEN}</math> ou <math>L_N</math></p>
<p><b>Réseau Routier - Carte A en Lden (Jour-Soirée-Nuit)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;75</li> <li>70-75</li> <li>65-70</li> <li>60-65</li> <li>55-60</li> </ul>	<p><b>Infrastructures routières</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Catégorie 1</li> <li>Catégorie 2</li> <li>Catégorie 3</li> <li>Catégorie 4</li> <li>Catégorie 5</li> </ul> <p><b>Infrastructures routières</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Catégorie 1</li> <li>Catégorie 2</li> <li>Catégorie 3</li> <li>Catégorie 4</li> <li>Catégorie 5</li> </ul>	<p><b>Réseau routier non concédé - C en Lden (Jour-Soirée-N)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;68</li> </ul>

Les cartes de bruit sont consultables depuis le site de la DDT Savoie à l'adresse suivante :

<http://www.savoie.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Environnement/Lutte-contre-le-bruit-des-transport/Politique-europeenne-cartes-de-bruit-et-plans-de-prevention/Les-cartes-de-bruit-europeennes-en-Savoie>

Les seuils limites utilisés pour les cartes de type C sont définis à l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006 :

$L_{DEN}$	$L_N$
68 dB(A)	62 dB(A)

Tableau 1 : Niveaux seuils des dépassements

### 3.3 ANALYSE DES CARTES DE BRUIT

Le résumé non technique des cartes de bruit présente une estimation des populations et établissements sensibles exposés au-delà des seuils :

	Nombre de personnes exposées au-delà des seuils	Nombre d'établissements sensibles exposés au-delà des seuils
L <sub>DEN</sub> > 68 dB(A)	0	0
L <sub>N</sub> > 62 dB(A)	0	1

Tableau 2 : Personnes et Ets sensibles identifiés en dépassement dans le RNT des cartes de bruit

Compte-tenu de l'unique bâtiment en situation de dépassement observé, un diagnostic approfondi a été réalisé. Après recherches, il s'avère finalement qu'**aucun bâtiment sensible ni aucune population n'est exposée au-delà des seuils réglementaires.**

## 4 ZONES CALMES

### 4.1 DEFINITION DU TERME « ZONE CALME »

La directive européenne 2002/49/CE crée la notion de zones calmes et fixe comme objectif de les définir et de les préserver. Le Code de l'Environnement définit, à l'article L.572-6, les zones calmes comme étant "des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte-tenu de ses activités".

La ville d'Albertville est concernée par la directive en tant que gestionnaire d'infrastructures, cependant elle gère également des parcs ainsi que des espaces naturels qu'elle souhaite valoriser.

Les critères retenus dans le cadre de ce PPBE sont :

- Zones peu exposées aux bruits du trafic routier ou d'activités ;
- La population peut venir facilement se ressourcer (se promener, lire, pratiquer une activité physique) ;
- La commune s'engage à préserver les deux premiers critères pour les prochaines années pour les zones retenues.

### 4.2 LIEUX RETENUS

La carte ci-dessous présente les 4 espaces répondant à ces critères.



Figure 3 : Carte des zones calmes retenues



### **Conflans**

Grande Place et jardin de la Tour Sarrasine.

Juchée au sommet d'un escarpement rocheux (412 m), Conflans la médiévale, domine la confluence de l'Arly et de l'Isère. A travers les siècles, à l'abri derrière son enceinte du XIVème siècle, elle a su garder un charme intact.

Ce site historique, très fréquenté par les promeneurs et touristes, est préservé de la circulation routière.



### **Parc Henri Dujol**

Le parc olympique est devenu un espace de sports et de loisirs comprenant la Halle (patinoire, mur d'escalade, tennis), le stade, plusieurs terrains de foot, base-ball et rugby, un stand de tir à l'arc et un parcours santé.

L'ensemble de ces équipements a été conçu avec le souci de leur reconversion après les Jeux Olympiques, le pari est tenu. Aujourd'hui, nombreux sont ceux qui fréquentent ces espaces encore chargés d'émotion, qu'ils soient visiteurs, savoyards, sportifs amateurs ou athlètes de haut niveau.



### **Parc du Val des Roses**

Parc urbain créé dans les années 1985 au cœur du quartier qui porte le même nom, il est entouré de bâtiments publics. Il propose de nouvelles aires de jeux et un marché alimentaire et textile tous les mercredis.



### **Esplanade des Chasseurs Alpains**

Parc urbain de qualité entre l'Arly et l'avenue des Chasseurs Alpains : Il est composé de différents espaces (sports, aires de jeux, espaces verts) qui améliore la qualité de vie des habitants du centre-ville.

Cet espace est un îlot de fraîcheur avec des arbres en bonne santé garantissant des secteurs ombragés.

### 4.3 ACTION DE PRESERVATION ET MISE EN VALEUR DES ZONES CALMES

Les actions suivantes ont été engagées afin de préserver la quiétude de ces lieux :

- ↳ Limitation d'accès des engins motorisés. Il est interdit aux véhicules à moteur de pénétrer dans ces parcs et jardins. La cité du Conflans est d'ailleurs équipée de bornes qui restreignent l'accès à certaines heures. La vitesse de circulation aux abords de la cité est limitée à 20 km/h (zone de rencontre) et son centre a été transformé en aire piétonne afin de privilégier les modes doux.
- ↳ Une piste cyclable a été aménagée au cœur du parc du Val des Roses pour faciliter son accès aux utilisateurs des modes doux.
- ↳ Dans le cadre du projet de la ZAC du Parc Olympique, le parc Henri Dujol a fait l'objet de transformations, notamment l'aménagement d'une zone d'accueil d'évènements (tour de France, fête foraine...) ;
- ↳ Des aménagements l'Esplanade des Chasseurs Alpains sont prévus avec notamment élargissement et continuité de la voie verte ainsi que l'aménagement de nouveaux terrains de sport.

## 5 RECENSEMENT DES ACTIONS REALISEES DEPUIS 10 ANS ET PROGRAMMEES POUR LES 5 ANS A VENIR

---

Le PPBE doit recenser l'ensemble des mesures réalisées depuis 10 ans, et prévues pour les 5 ans à venir comme spécifié dans l'arrêté du 4 avril 2006. Il est également demandé que pour chaque action le gain doit être précisé ainsi que les coûts s'ils sont disponibles. Un recensement de ces actions a été effectué par les services de la ville potentiellement concernés. Ce chapitre liste les actions recueillies.

- ▮ *Les actions peuvent avoir été réalisées pour répondre à un autre objectif, mais présenter un gain sur les nuisances sonores.*
- ▮ *Les gains acoustiques indiqués dans les paragraphes ci-dessous sont théoriques.*

### 5.1 ACTIONS REALISEES DEPUIS 10 ANS

#### 5.1.1 DEVELOPPEMENT DES MODES DOUX

**Améliorer le cheminement piéton :** Pour faciliter les déplacements piétons, des cheminements ont été créés et sécurisés. En effet, les trottoirs ne sont pas toujours aménagés et sécurisés.

**Développer l'utilisation du vélo :** Le schéma cyclable adopté en 2021 par la communauté d'agglomération Arlysère a permis d'identifier, notamment sur la commune d'Albertville, les axes sur lesquels des liaisons cyclables doivent être réalisées en priorité. Une typologie d'aménagement à l'échelle de la commune a également été préconisée.

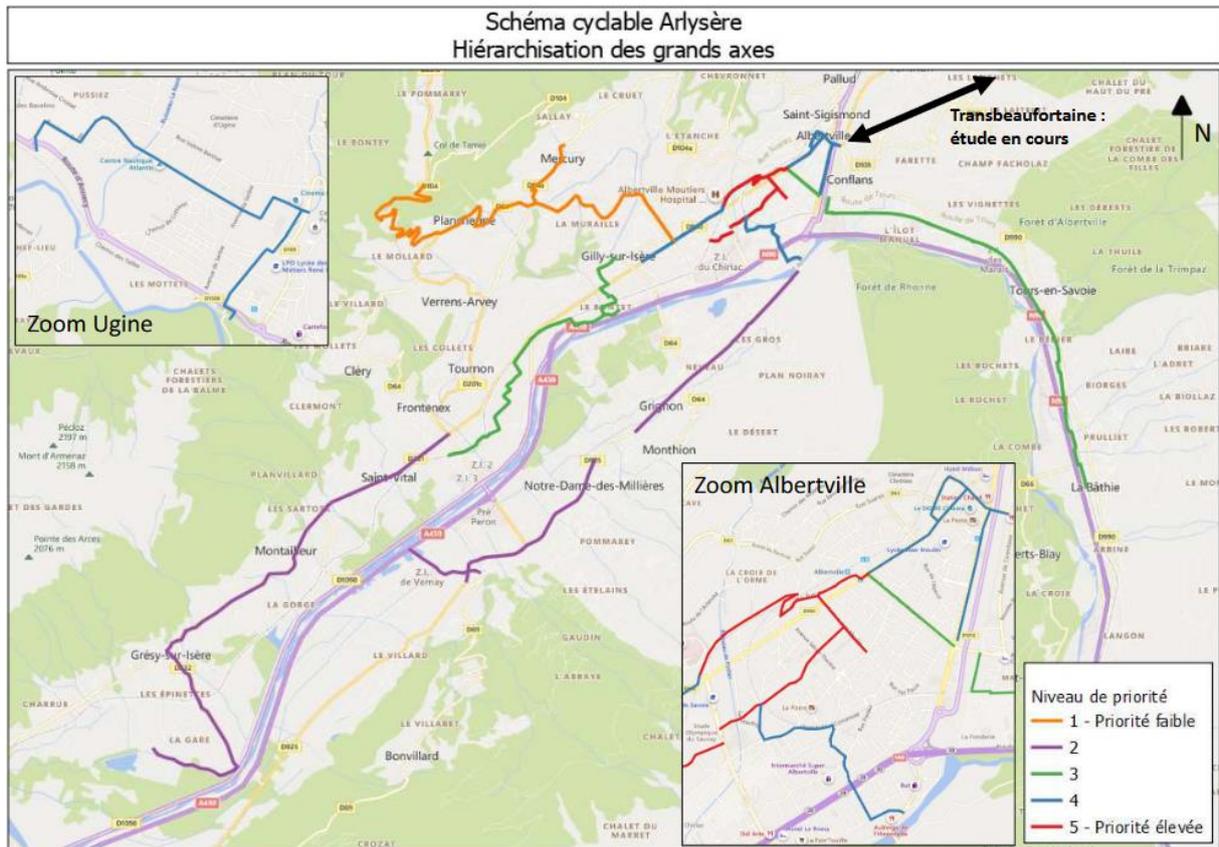


Figure 4 : Schéma cyclable Arlysère

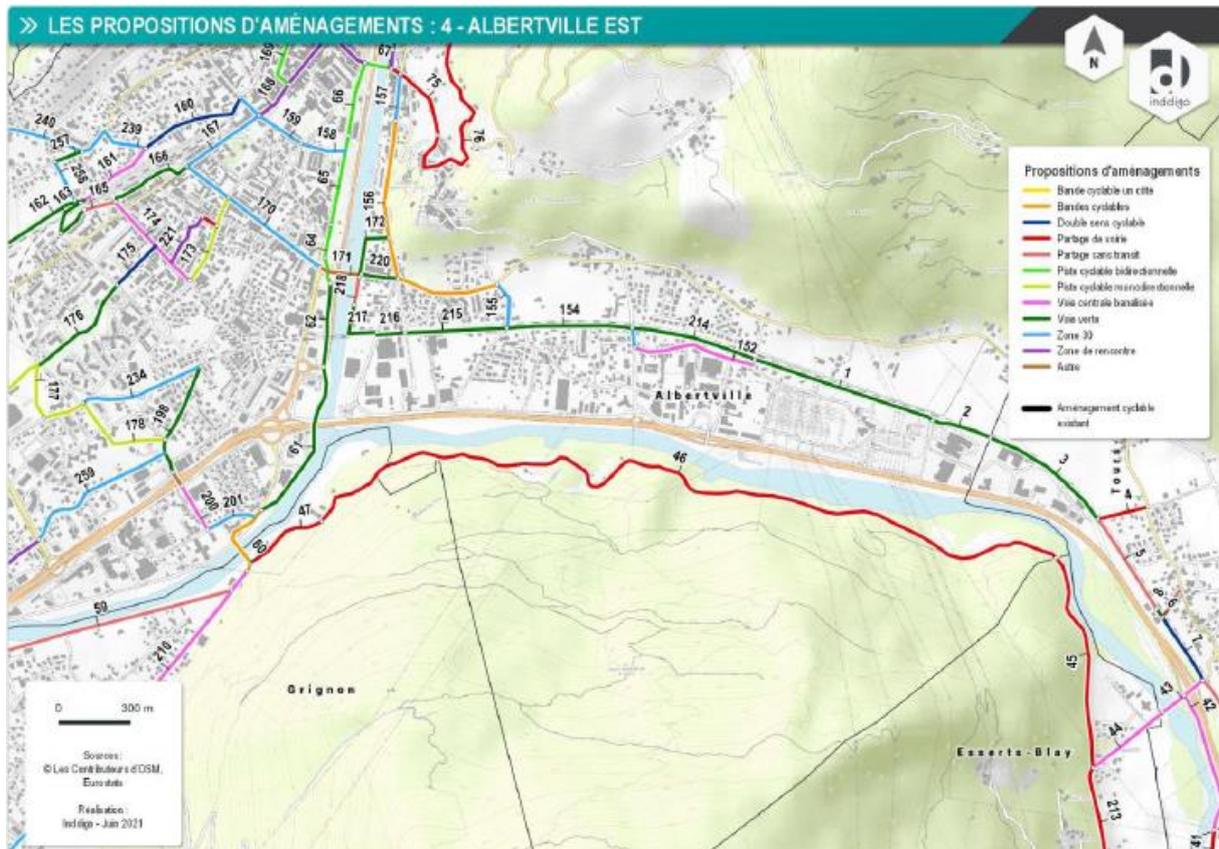


Figure 5 : Aménagements cyclables préconisés sur la commune d'Albertville

D'un point de vue strictement acoustique, il est difficile de définir un gain en termes de réductions de nuisances. En effet, il faudrait un report massif des usages vers les modes doux et les transports en communs pour constater une baisse sensible des niveaux sonores liés au trafic routier.

La liste ci-dessous présente les actions réalisées :

- Avenue Jean Jaurès : Sécurisation des passages piétons (2012) ;
- Avenue des Chasseurs Alpains : Mise en place d'une piste cyclable (2018) ;
- Rue Félix Chautemps : Création d'une bande cyclable avec mise en sens unique de la rue (2018) ;
- Parc du Val des Roses : Création d'une voie cyclable (2018) ;
- Rue de la République : Elargissement des trottoirs pour favoriser la circulation piétonne et remise en double sens (2018) ;
- Chemin du Chiriac : Création d'un trottoir pour accéder au cimetière (2019) ;
- Rue du Commandant Dubois : Création d'un quai bus accessible PMR (2022) ;
- Route de Pallud : Création d'un trottoir et d'un passage surélevé (2023) ;
- Avenue Joseph Fontanet : Création d'îlots provisoires pour sécuriser les passages piétons vers les nouveaux parkings (2023).

### **5.1.2 REDUCTION DE LA VITESSE ET APAISEMENT DE LA CIRCULATION**

Lorsque l'on réduit la vitesse de 50 km/h à 30 km/h, il est admis que pour une route disposant d'un enrobé standard, sa contribution sonore peut diminuer d'environ 2 à 3 dB(A). La ville a ainsi diminué la vitesse dans plusieurs secteurs et créé des zones de rencontre<sup>3</sup>. Les principaux axes concernés sont :

- Quartier de la Contamine : Création d'une zone de rencontre (2011) ;
- Avenue Jean Jaurès : Création d'une chicane (2012) ;
- Rue de la République : Création d'une zone de rencontre (2019) ;
- Rue Alioune Fall : Création d'une zone de rencontre (2021) ;
- Quartier St Sigismond : Mise en place de sens unique rue Suarez / chemin des Galibouds (2024).

Des radars pédagogiques sont également utilisés par la commune pour inciter les automobilistes à limiter leur vitesse. La commune dispose d'un radar fixe et d'un radar mobile.

### **5.1.3 RENOUVELLEMENT DE L'ENROBE DES ROUTES**

Un revêtement de route vieillissant ou ayant subi des travaux partiels peut augmenter le bruit généré par le contact des pneus sur la chaussée. Le renouvellement de l'enrobé des chaussées peut donc contribuer à diminuer le bruit des passages de véhicules. Des travaux de réfection de chaussée ont été réalisés :

---

<sup>3</sup> Zone de rencontre : espaces partagés entre les modes doux et les véhicules motorisés avec une vitesse limitée à 20 km/h.

- Avenue Jean Jaurès (2019) ;
- Avenue Jean Moulin (2021) ;
- Rue du Commandant Dubois (2022) ;
- Rues Sainte-Thérèse et Victor Hugo (2022) ;
- Avenue Jean moulin (2022) ;
- Carrefour de l'avenue Chautemps/Porraz (2022) ;
- Chemin de la Charrette (2024).

#### **5.1.4 FAVORISER LA VOITURE ELECTRIQUE**

En-dessous de 50 km/h (30 km/h pour les voitures neuves et environ 80 km/h pour les poids lourds), le bruit est principalement d'origine mécanique : admission d'air, chaîne de transmission, ligne d'échappement, boîte de vitesses... ce bruit évolue en fonction du régime moteur. Au-dessus de 50 km/h, le bruit provient du roulement des pneumatiques sur la chaussée. Il augmente avec la vitesse et dépend à la fois de la qualité des pneus et de celle du revêtement routier (Source ADEME).

Réduire les bruits d'origine mécanique des véhicules en ville est donc pertinent. Les services techniques de la ville disposent de 4 véhicules électriques depuis 2016.

De plus, afin de faciliter l'usage des véhicules électriques en ville, 4 bornes de chargement électriques ont été installées en ville.

- Devant l'église Saint-Jean-Baptiste ;
- Parking des Sœurs ;
- Rue Jaques Porraz (proche du commissariat de police) ;
- Place du Théâtre.

#### **5.1.5 CREATION DE PARKINGS RELAIS**



La commune a créé de deux aires de covoiturage :

- Un parking rue Raymond Bertrand (2020) ;
- Un parking à l'entrée Nord d'Albertville (2021).

## 5.2 ACTIONS PROGRAMMEES POUR LES 5 PROCHAINES ANNEES

Les actions programmées pour les 5 prochaines années s'inscrivent dans la même logique que les actions déjà réalisées.

- Poursuite du développement des modes doux ;
- Développement des transports en commun et du covoiturage ;
- Poursuite de l'apaisement de la circulation ;
- Amélioration des enrobés.

### 5.2.1 AMENAGEMENT DU PARC OLYMPIQUE

Le projet d'aménagement de la ZAC du Parc olympique va se poursuivre. Après la création de places de parkings, il est prévu la création d'îlots définitifs pour sécuriser les passages piétons (2025). De même, l'ancienne parcelle SAMSE va être réaménagée pour accueillir des complexes sportifs et des bureaux (à l'étude) et disposera d'un nouvel accès sur l'avenue Winnenden (2025 à 2028).

### 5.2.2 DEVELOPPEMENT ET AMENAGEMENT DE VOIES VERTES

Dans la continuité de développement des modes doux, plusieurs actions sont prévues par la ville d'Albertville :

- Elargissement de la voie verte aux abords de l'avenue des Chasseurs Alpains, évitant ainsi une cohabitation entre les piétons et les vélos (2025-2029). La liaison entre cette voie avec les autres portions de voies vertes est à l'étude ;
- Création d'une voie verte au niveau du chemin des Ecoliers (plaine des Conflans) (2026-2028) ;

## 6 SUIVI ET IMPLICATIONS DU PLAN D'ACTION

---

### 6.1 SUIVI ET EVALUATION DU PLAN D'ACTION

Le suivi d'un PPBE est nécessaire dans le cadre de sa mise à jour quinquennale qui fait suite à celle des cartes de bruit. Il contiendra un bilan des actions menées.

Un bilan des actions réalisées sera présenté lors de la mise à jour du document en 2029.

### 6.2 MISE EN COHERENCE DES OUTILS

Le PPBE, bien que document non opposable, est porté par une volonté politique d'exemplarité et de concertation avec les partenaires. Il est ainsi impératif que le PPBE soit cohérent avec les documents d'orientation existants, notamment afin de permettre à la collectivité des investissements à efficacité multiple. De plus, ce PPBE a été réalisé en cohérence avec la politique déjà engagée depuis plusieurs années par la ville.

## 7 CONSULTATION DU PUBLIC

---

Conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement, le présent PPBE est mis à la consultation du public. Cette consultation aura lieu durant 2 mois, du 18 novembre 2024 au 20 janvier 2025 inclus. Les citoyens ont la possibilité de consulter le projet de PPBE sur le site Internet de la commune :

<https://www.albertville.fr/mes-demarches/urbanisme/enquetes-publiques/>

ou directement en mairie et de consigner leurs remarques sur un registre papier prévu à cet effet ou de les envoyer par courriel à [ppbe@albertville.fr](mailto:ppbe@albertville.fr).

# Annexes

## ANNEXE 1 -TABLE DES FIGURES

---

Figure 1 : Aperçu du site internet de la DDT 73 présentant les cartes de bruit des infrastructures cartographiées de la commune.	3
Figure 2 : Réseau routier cartographié gérés par la ville d'Albertville	7
Figure 3 : Carte des zones calmes retenues	11
Figure 4 : Schéma cyclable Arlysère	15
Figure 5 : Aménagements cyclables préconisés sur la commune d'Albertville	15

## ANNEXE 2 -TABLE DES TABLEAUX

---

Tableau 1 : Niveaux seuils des dépassements	9
Tableau 2 : Personnes et Ets sensibles identifiés en dépassement dans le RNT des cartes de bruit	10

# ECHOACOUSTIQUE



## Saint-Etienne

2 rue Mathieu de Bourbon  
42160 Andrézieux-Bouthéon  
Tél. 04.77.61.93.32

## Dijon

8 Chemin de la Noue  
21600 Longvic  
Tél. 03.80.52.93.48

## Lyon

33 rue de la République  
Allée B 69002 Lyon  
Tél. 04.72.16.33.54

## Bourg-en-Bresse

22 rue Saint-Roch  
01000 Bourg-en-Bresse  
Tél. 04.74.24.04.33

Retrouvez-nous sur [www.echo-acoustique.com](http://www.echo-acoustique.com)