



© Ville d'Albertville - K. Ribémont

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

PPBE 2eme et 3eme échéance

✓ **Approuvé par le Conseil Municipal de la commune d'Albertville le 23/09/2019**

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
3.4	Définition des zones à enjeux	10
4	Zones calmes	12
4.1	Définition du terme « zone calme »	12
4.2	Lieux retenus	12
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	19
5.3	Actions nouvelles programmées dans le cadre du PPBE	21
5.4	Actions programmées ou réalisées par les autres gestionnaires sur le territoire communal.	22
6	Suivi et implications du plan d'action	23
6.1	Suivi et évaluation du plan d'action	23
6.2	Mise en cohérence des outils	23
7	Consultation du public	23

Annexes

ANNEXE 1 -	Table des figures	25
ANNEXE 2 -	Table des tableaux	25

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 du lundi 3 juin au lundi 5 août 2019 inclus. Les remarques formulées durant la consultation seront prises en compte pour la rédaction du PPBE qui devra être approuvé par le conseil municipal au mois de septembre 2019.

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.

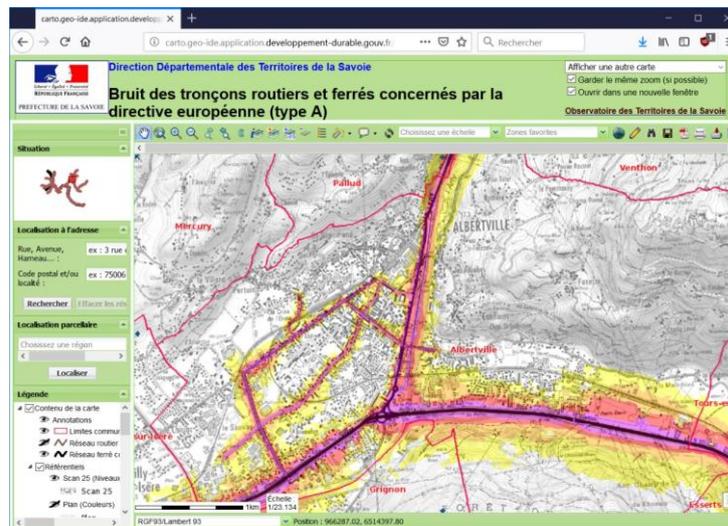


Figure 1 : Aperçu du site internet de la DDT 73 présentant les cartes de bruit des infrastructures cartographiées de la commune.

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).

Une campagne de mesures de bruit avec des comptages routiers sera réalisée afin d'actualiser le diagnostic suite à la mise en œuvre des actions. 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 3^{ème} échéance, l'arrêté préfectoral DDT/SEEF n°2018-0458 du 30 MAI 2018 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 6,5 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 μPa) 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_{DEN}** caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « L_{day}, L_{evening}, L_{night} », 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_{night}** (L_n : 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 SIG¹.
- 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.

¹ 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 Chasseurs Alpains
- avenue des XVIème Jeux Olympiques
- avenue Jean Jaurès
- cours de l'Hôtel de Ville
- avenue de Winnenden
- rue du Docteur Jean-Baptiste Mathias
- quai des Allobroges
- avenue Joseph Fontanet
- rue Félix Chautemps
- route d'Ugine
- rue du Commandant Dubois
- rue de Longeray

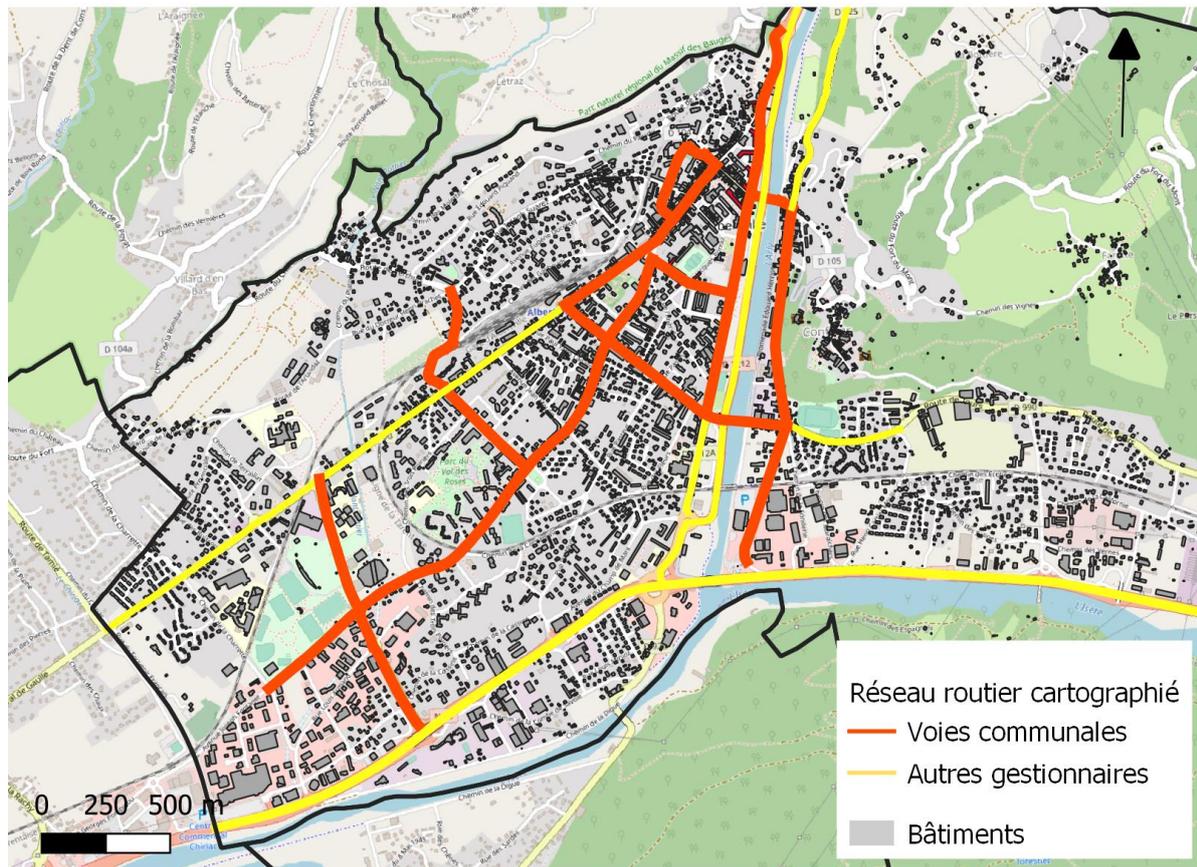


Figure 2 : Réseau routier cartographié (axes supérieurs à 8200 veh/jour) pour établir les cartes de bruit stratégiques

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 3^{ème} échéance pour la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Les données de trafic (TMJA, vitesse, % poids lourds...) de la base de données ORHANE² et la BDTopo³ 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>

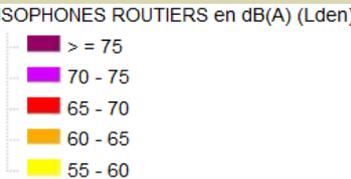
3.2 CLES DE LECTURE DES CARTES STRATÉGIQUES DE BRUIT

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.

² ORHANE : Observatoire Régional Harmonisé Auvergne-Rhône-Alpes des nuisances Environnementales. (cf . www.orhane.fr)

³ 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^e :

type A	type B	type C
Cartes des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur L_{DEN} et L_N , par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) pour le L_{DEN} et 50 pour le L_N	Carte présente les 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)	Carte des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L572-6 du code de l'environnement sont dépassées, selon l'indicateur L_{DEN} ou L_N
		
ISOPHONES ROUTIERS en dB(A) (Lden) 	Secteurs affectés 	

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
$L_{DEN} > 68 \text{ dB(A)}$	540	1
$L_N > 62 \text{ dB(A)}$	14	0

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

L'analyse des cartes de bruit consiste donc à identifier où sont situés ces bâtiments en dépassement et à les grouper par zones. Ces zones sont ensuite hiérarchisées afin de définir des priorités.

Méthodologie de définition d'une zone à enjeu :

- Les bâtiments d'habitation et les établissements sensibles en dépassement sont regroupés par itinéraires.
- Ces secteurs sont ensuite classés en fonction du nombre de personnes exposées et de l'importance des dépassements ainsi que la présence d'établissements sensibles.

3.4 DEFINITION DES ZONES A ENJEUX

La carte ci-dessous présente les zones à enjeux retenues dans le cadre de ce PPBE.

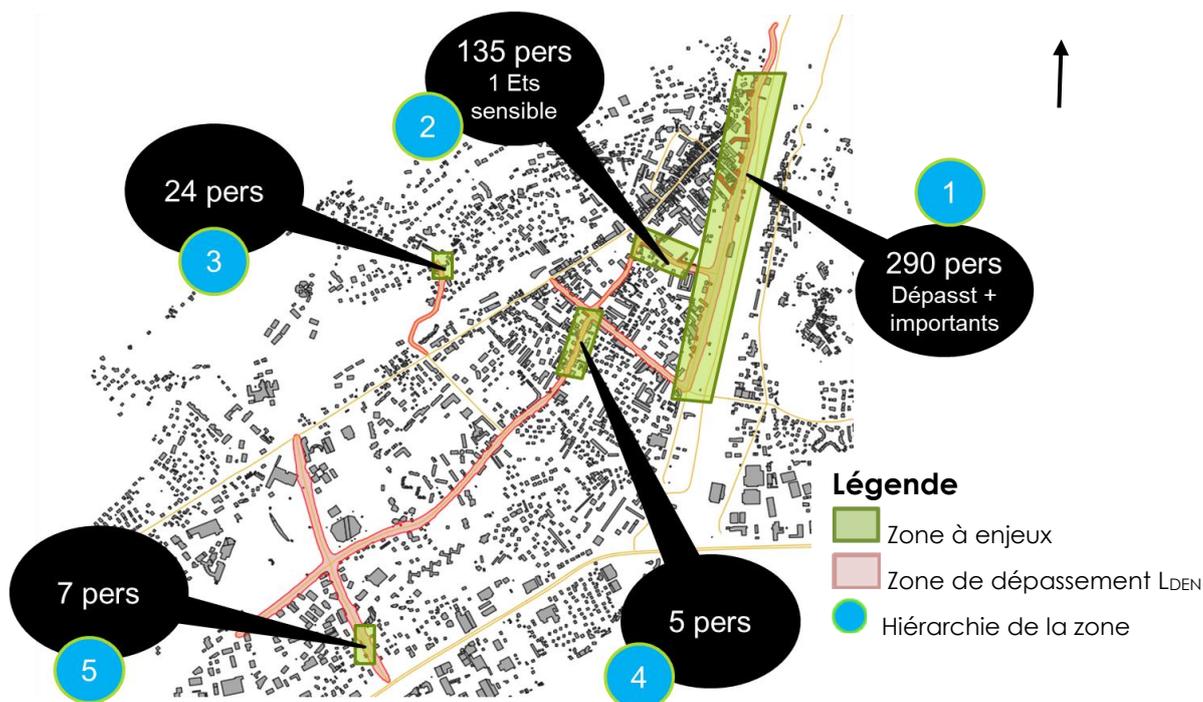


Figure 3 : Carte des zones à enjeux

La figure précédente présente de manière synthétique les secteurs retenus comme zones à enjeux sur la commune d'Albertville. Le tableau ci-dessous détaille les caractéristiques de chaque secteur.

Référence Priorisation	Voies concernées	Description
1	Av. des Chasseurs Alpains, cours de l'Hôtel de Ville, quai des Allobroges, route d'Ugine	Les dépassements les plus importants sont constatés dans cette zone (dépassement pour les indicateurs L_{DEN} et L_N), 16 bâtiments d'habitation principalement collectifs soit environ 290 personnes.
2	Rue Félix Chautemps	10 bâtiments exposés au-delà du seuil de 68 dB(A) suivant l'indicateur L_{DEN} , dont un établissement d'enseignement : le collège lycée JEAN MOULIN. Et environ 135 personnes.
3	Rue de Longeray	6 bâtiments (soit environ 24 personnes) potentiellement exposés au-delà du seuil $L_{DEN} > 68$ dB(A)
4	Av. Joseph Fontanet, rue du Commandant Dubois, rue du Docteur Jean-Baptiste Mathias, avenue Jean Jaurès	5 bâtiments (collectif avec rdc en local commercial, et individuel) potentiellement au-delà du critère de dépassement L_{DEN}
5	Av. des XVIème Jeux Olympiques	2 habitations individuelles (environ 7 personnes) potentiellement au-delà du critère de dépassement L_{DEN}

Tableau 3 : Détail des zones à enjeux retenues



Figure 4 : Zone à enjeux n°2 – Collège et lycée Jean Moulin

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 de 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 3 espaces répondant à ces critères.



Figure 5 : 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, 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.

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 va faire l'objet de transformations : aménagement d'une zone d'accueil d'évènements, végétalisation du parc et création d'un parcours de santé. Ce projet renforcera l'identité de ce parc comme lieu de ressourcement auprès des Albertvillois.

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 aux abords du centre-ville, des cheminements ont été créés et sécurisés. En effet, les trottoirs ne sont pas toujours aménagés et sécurisés, certains sont simplement marqués au sol (rue Pasteur, prolongement chemin de la Cassine, avenue du Champ de Mars, montée Adolphe Hugues). Parfois, le bâti rend difficile l'implantation d'une largeur de trottoir suffisante (cité de Conflans). Ce constat a été réalisé dans le cadre du diagnostic du PDU⁴ et des actions sont menées lors des réfections de voiries pour améliorer cette situation.

Développer l'utilisation du vélo : Le diagnostic du PDU faisait également état de points négatifs dans le réseau cyclable : discontinuités dans le cheminement ou encore trajet non direct. Le plan d'actions mis en œuvre pour augmenter l'usage du vélo vise à corriger ces obstacles signalés par les habitants.



⁴ PDU : Plan de Déplacements Urbains de la commune d'Albertville (2009)

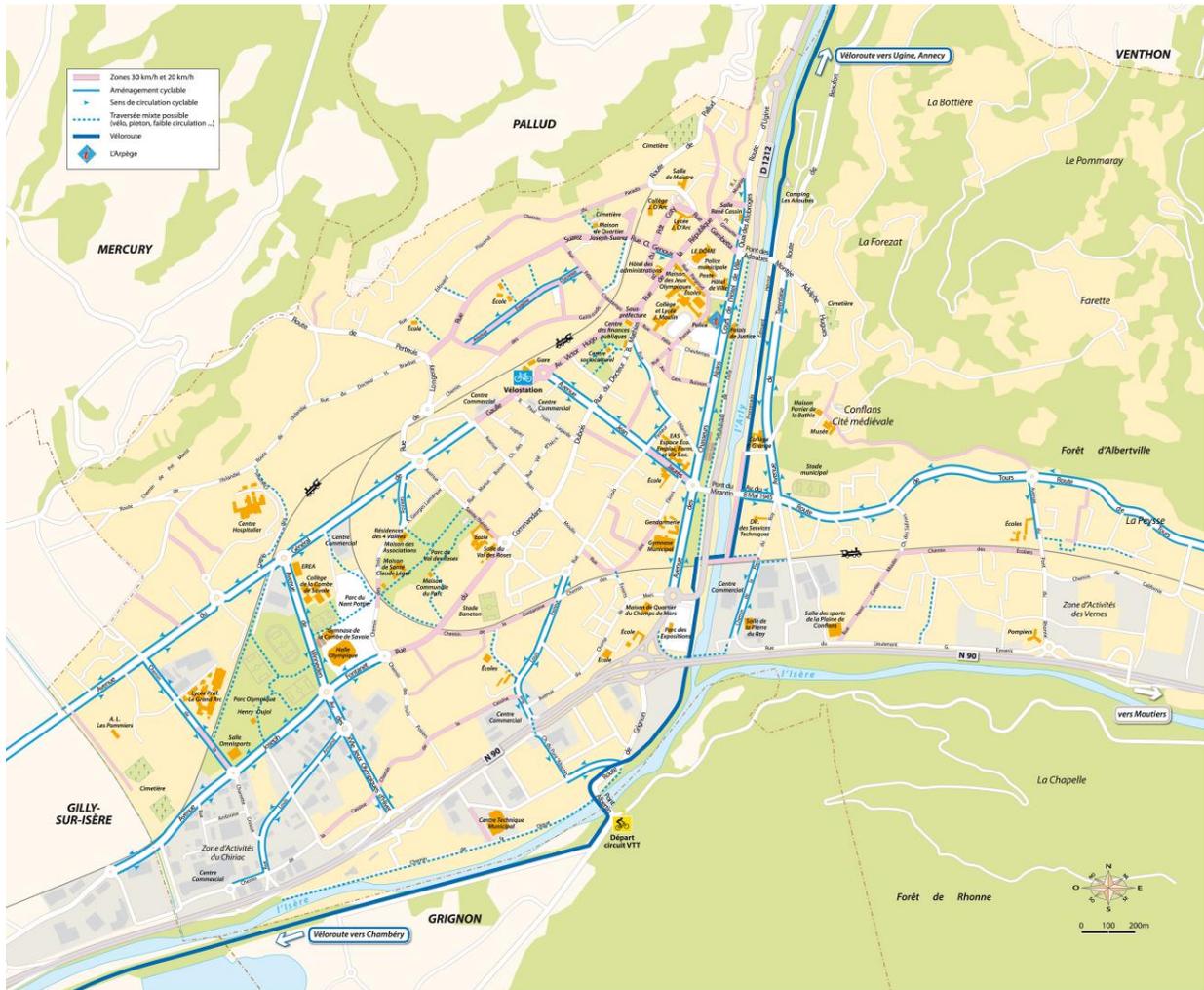


Figure 6 : Carte des pistes cyclables

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.

Listes des actions réalisées :

Secteur	Action	Motif	Date	Coût
Av. des Chasseurs Alpains	Mise en place d'une piste cyclable	Liaison route / vélo	2018	310 k€
Rue Félix Chautemps	Création bande cyclable avec mise en sens unique de la rue	/	2018	150 k€
Parc du Val des Roses	Création du voie cyclable	Liaison sécurisée entre pistes cyclables	2018	50 k€
Rue de la République	Elargissement des trottoirs pour favoriser la circulation piétonne	Réfection de la chaussée	2018	2 M€
Avenue Jean Jaurès	Sécurisation des passages piétons	/	2012	/
Cours Hôtel de ville, quai des Allobroges et route d'Ugine	Création de bandes cyclables, Création d'une promenade piétonne	/	2008	/
Rue Commandant Dubois	Création de passages piétons surélevés, Création d'un cheminement mode doux	/	2007	/
Rue Jean Baptiste Matthias	Sécurisation des passages piétons	Réfection de la chaussée	2007	/

Tableau 4 : Actions réalisées en faveur du développement des modes doux

5.1.2 REDUCTION DE LA VITESSE ET APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Le plan local de déplacements d'Albertville (PDU), a pour objectif d'apaiser le trafic tout en consolidant l'animation et l'activité économique en centre-ville. Ainsi les actions menées visent à limiter le trafic de transit, réduire la vitesse, conserver une fluidité d'accès à la ville.

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 rencontre⁵. Les principaux axes concernés sont :

- Rue de la République (2019 – Création d'une zone de rencontre)
- Avenue Jean-Jaurès (2012 – création d'une chicane)
- Quartier de la Contamine (2011 – Création d'une zone de rencontre)

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

Les secteurs où la vitesse a été abaissée sont indiqués sur la figure suivante :

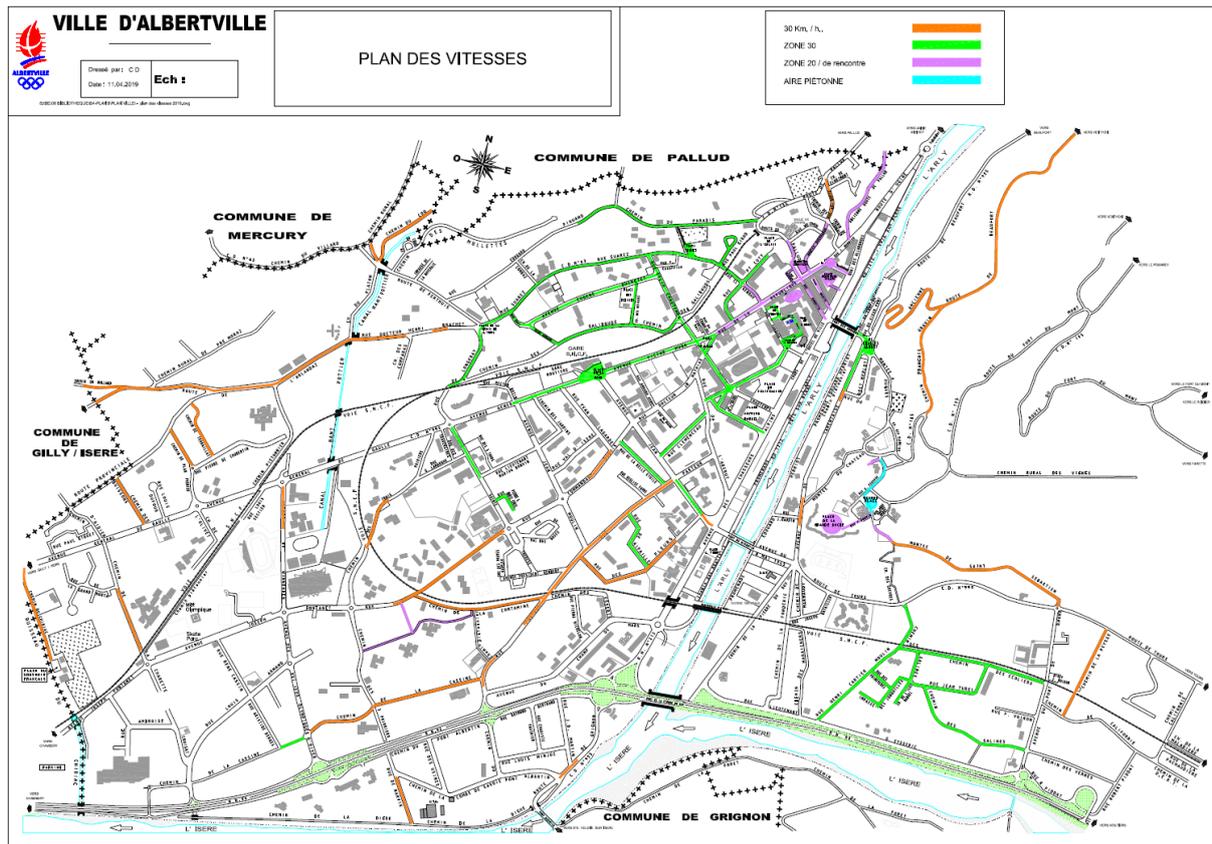


Figure 1 : Carte des zones à vitesse réduite

Afin de limiter les vitesses pratiquées, le gabarit de plusieurs voies a été réaménagé :

- Rue Félix Chautemps, mise en sens unique en 2018.
- Avenue des Chasseurs Alpains jusqu'à la route d'Ugine, avec la réduction du nombre de voies en 2008.

Ces deux secteurs comptent parmi les zones à enjeux identifiées dans le diagnostic de ce PPBE. L'action d'apaisement des vitesses fait partie des actions ayant un impact direct et sensible sur la réduction des niveaux sonores dans ces zones.

5.1.3 REDUCTION DU TRAFIC DE TRANSIT

L'action du PDU cherchant à réduire le nombre de véhicules se concentre sur le trafic de transit. L'ouverture d'une voie sur berges en 2008 combinée au réaménagement de l'Avenue des Chasseurs Alpains a permis de diminuer le trafic de transit sur l'axe de l'Avenue des Chasseurs Alpains.

Le gain acoustique est difficile à estimer car plusieurs paramètres influent pour ces axes. Des mesures de bruit permettront de contrôler les niveaux sonores de ces secteurs et ainsi d'apprécier l'efficacité des actions mises en œuvre. L'exemple théorique ci-dessous illustre de manière simple l'intérêt du report de trafic sur un axe plus important :

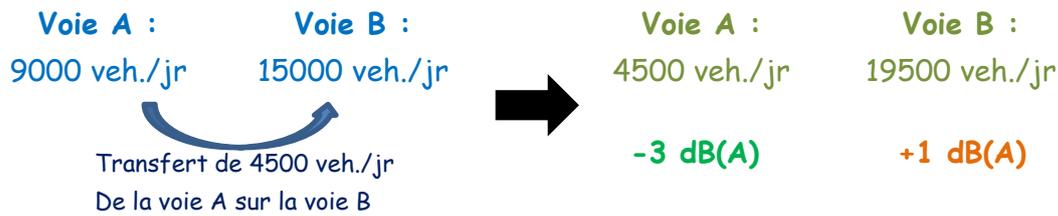


Figure 2 : Illustration des gains acoustiques possibles par report de trafic

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).



Avant de démarrer une session de charge, vous devez être en possession d'une carte de recharge. Celle-ci peut être demandée gratuitement sur le site internet www.newmotion.com. Une fois votre carte reçue, il vous faut l'activer sur le site internet www.my.newmotion.com en vous créant un compte utilisateur.

- 1 - **Passez votre carte de recharge sur la borne**, devant le symbole vert
- 2 - **Appuyez sur le bouton vert**, sur le côté de la borne, l'accès à la prise se déverrouille
- 3 - **Branchez le câble de recharge à la borne**
Votre session de recharge démarre.



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 de la Maison des Sœurs
- Rue Jaques Porraz (proche du commissariat de police)
- Place du Théâtre.



A chaque utilisation, l'utilisateur se verra déduire 1€ de frais fixe de démarrage de session de charge. Puis, le coût de la recharge varie en fonction de la consommation : 0,15€/kWh et 0,02€/minute.

www.albertville.fr

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 REQUALIFICATION DE L'AVENUE JOSEPH FONTANET

Le projet prévu pour 2021-2022 pour un montant de 1 million d'euros s'inscrit dans le cadre du projet d'aménagement de la ZAC du parc Olympique. Il consistera notamment à réduire la chaussée pour une requalification en voirie urbaine (limite la vitesse pratiquée), et à créer des aménagements modes doux (à l'étude).

5.2.2 ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Dans le cadre du PLU (OAP⁶ Hôtel de ville et OAP Berges d'Arly), deux projets sont à l'étude sur la zone à enjeux 1 :

- Poursuivre la transformation de l'avenue des Chasseurs Alpains en voirie moins urbaine en privilégiant les modes doux (date prévisionnelle de lancement du projet : 2020 – 2021).
- Requalification d'un secteur du quai des Allobroges également en voirie moins urbaine avec une amélioration de la protection des modes doux.

5.2.3 TERMINER LES LIAISONS ENTRE LES TRONÇONS CYCLABLES

Il existe actuellement de nombreuses pistes cyclables, qui sont amenées à être reliées afin de créer des itinéraires sécurisés pour traverser la ville. La pratique du vélo en sera ainsi facilitée. Les projets d'aménagement de voie cyclables sont :



- Rue Félix Chautemps (entre la rue Porraz et l'avenue des Chasseurs Alpains – 2019 - 2020)
- Liaison vélo-route (jointure des tronçons de l'Avenue des Chasseurs Alpains 2019 – 2020).

⁶ OAP : Orientations d'Aménagement et de Programmation – fiche projet annexée au PLU

5.2.4 DEVELOPPEMENT DE LA GARE MULTIMODALE

Une étude a été initiée en partenariat avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes et l'agglomération Arlysère pour développer un pôle d'échanges multimodal.

La Région sera en charge de la rénovation des bâtiments de la gare, et la commune du réaménagement de son parvis. L'objectif est de développer de nouveaux services (location de vélos électriques, garage à vélos, amélioration du cheminement piéton...).



Il est prévu que la phase d'étude se termine en 2022.

5.2.5 CREATION DE PARKINGS RELAIS



La commune projette la création de trois aires de covoiturage d'ici 2022.

- 2 parkings à l'entrée Sud de la ville ;
- 1 parking est à l'étude dans le cadre d'un partenariat avec le Département de Savoie au niveau de l'entrée Nord de la commune.

5.2.6 AMENAGEMENT CARREFOUR LONGERAY

Le réaménagement du carrefour Longeray est en phase d'étude (2019). Les objectifs sont de limiter la vitesse pratiquée par la circulation routière (zone 30) et favoriser le cheminement piéton en le sécurisant.

5.3 ACTIONS NOUVELLES PROGRAMMEES DANS LE CADRE DU PPBE

La directive européenne 2002/49/CE prévoit plusieurs étapes : la réalisation de cartes stratégiques de bruit puis le diagnostic avec l'identification des zones à enjeux et enfin les actions permettant de réduire les nuisances sonores dans ces secteurs identifiés.

Ce chapitre présente les nouvelles actions engagées pour limiter les nuisances sonores dans les secteurs identifiés.

5.3.1 CAMPAGNE DE MESURES DE BRUIT ET TRAFIC ROUTIER

Depuis 10 ans, les actions engagées par la commune ont entraîné des modifications significatives sur le trafic routier : le nombre de voitures, le pourcentage de poids lourds, les vitesses pratiquées...

Il est donc nécessaire de contrôler l'efficacité de ces actions. Des mesures de bruit seront donc réalisées sur l'ensemble des zones à enjeux associées à des comptages trafics.

Ceci permettra de :

- Vérifier si les secteurs identifiés sont toujours en dépassement. Auquel cas de nouvelles actions devront être étudiées dans le cadre de la mise à jour de ce PPBE.
- Mettre à jour le modèle de déplacement. Ceci permettra de mieux appréhender et anticiper l'impact d'une modification du plan de circulation.

5.3.2 ISOLATION PHONIQUE

Pour la zone à enjeux 1, une réfection de façade est programmée sur plusieurs immeubles. Elles ont notamment pour objectif d'améliorer l'isolation thermique. La ville va conseiller d'intégrer l'aspect acoustique pour l'isolement des façades vis-à-vis des infrastructures routières classées proches en préconisant la remise d'une note de calcul acoustique prévisionnelle, lors du dépôt du permis de construire.

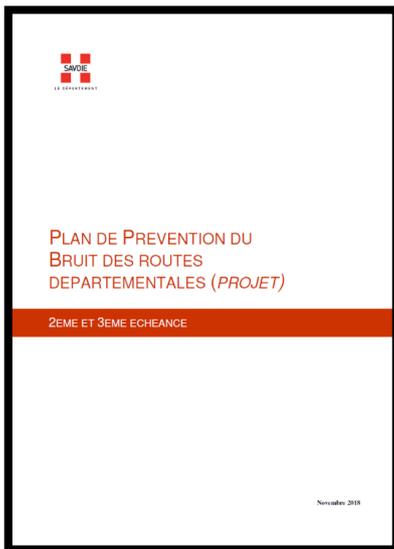
Lors de l'élaboration de ce PPBE, un programme immobilier neuf est à l'étude dans ce même secteur. La réglementation actuelle impose pour les programmes neufs, la prise en compte du classement sonore des voies, mais également la fourniture de l'attestation acoustique en phase conception, en phase chantier, et en phase réception (avec des mesures acoustiques à l'appui). Cette démarche sera suivie et appliquée pour tous les permis de construire.

- 📄 *Les principales contraintes réglementaires d'isolation acoustique sont fixées par le classement sonore des voies bruyantes actualisé le 28 décembre 2016 pour le département de la Savoie.*
- 📄 *Les périmètres des secteurs affectés par le bruit, ainsi que les prescriptions d'isolement acoustique, doivent être annexés au Plan local d'urbanisme (PLU).*

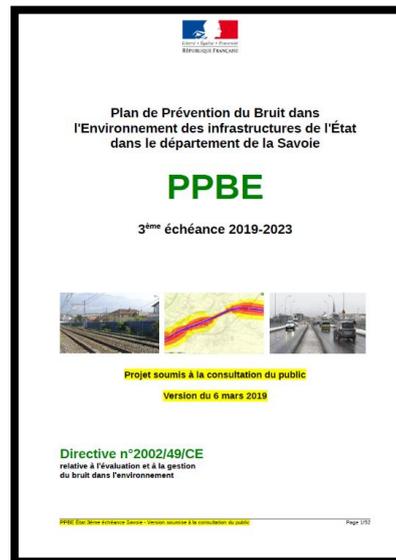
5.4 ACTIONS PROGRAMMEES OU REALISEES PAR LES AUTRES GESTIONNAIRES SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL.

La commune est traversée par des routes départementales et une route nationale (RN90) dont le trafic est également supérieur à 3 millions de véhicules par an. A ce titre, la DDT 73 et le conseil départemental de Savoie ont également élaboré un PPBE disponible sur leur site internet.

- ▢ *A titre d'exemple, la DDT avait mené une campagne de mesure de bruit le long de la RN90 afin de valider des PNB⁷ et de proposer une participation à l'isolation du logement. Plusieurs logements albertvillois avaient pu ainsi être traités.*



www.savoie.fr



www.savoie.gouv.fr

⁷ PNB : Point noir bruit. Bâtiment (logement, établissement d'enseignement, de santé ou d'action sociale) doit répondre à plusieurs critères : présente une surexposition au bruit au regard de seuils définis, vérifie un critère d'antériorité.

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 2024.

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 a lieu du 3 juin au 5 août 2019. Les citoyens ont la possibilité de consulter le projet de PPBE sur le site Internet de la commune (<https://www.albertville.fr/10-environnement-et-developpement-durable/prevention-et-gestion-des-risques>) ou directement en mairie et de consigner leurs remarques sur un registre papier prévu à cet effet ou de les envoyer par courriel à urbanisme@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 (axes supérieurs à 8200 veh/jour) pour établir les cartes de bruit stratégiques	7
Figure 3 : Carte des zones à enjeux	10
Figure 4 : Zone à enjeux n°2 – Collège et lycée Jean Moulin	11
Figure 5 : Carte des zones calmes retenues	12
Figure 6 : Carte des pistes cyclables	15
Figure 1 : Carte des zones à vitesse réduite	17
Figure 2 : Illustration des gains acoustiques possibles par report de trafic	18

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
Tableau 3 : Détail des zones à enjeux retenues	11
Tableau 4 : Actions réalisées en faveur du développement des modes doux	16

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