



Communes de BARBERAZ et LA RAVOIRE

*Requalification de la RD 1006 entre
le carrefour de la Trousse et le carrefour de la Garatte*

Dossier d'Enquête Préalable à la
Déclaration d'Utilité Publique

Notice explicative



SOMMAIRE

Préambule et information sur les enquêtes

I. Présentation générale du territoire

II. La requalification de la RD1006 et du carrefour de la Trousse

II 1. Le contexte de l'opération projetée

II.2. Les scénarios envisagés avant la concertation

II.2.a) Les scénarios étudiés pour la section ouest de la RD 1006

II.2.b) Les scénarios étudiés pour le carrefour de la Trousse

II.3. Les scénarios retenus après la concertation publique

II.3.a) Le scénario retenu pour la section ouest de la RD 1006

II.3.b) Le scénario retenu pour l'aménagement du carrefour de la Trousse

II.4. Le phasage de l'aménagement projeté

III. Urbanisme, prescriptions réglementaires, environnementales et servitudes

III 1. Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat et Déplacements

III 2. Le Schéma de Cohérence Territoriale

III 3. Prescriptions environnementales

IV. L'emprise foncière de l'opération

V. L'utilité publique

Conclusion

Annexes

Préambule et information sur les enquêtes

Dans le cadre de ses compétences, Grand Chambéry souhaite procéder à la requalification de la RD1006 entre les carrefours de la Garatte et de la Trousse sur le territoire des communes de Barberaz et de La Ravoire.

C'est à ce titre que le présent dossier est soumis à enquête publique afin de déclarer d'utilité publique (DUP) cette opération et les travaux s'y afférent.

La DUP sollicitée est régie par le titre de l'article L 110-1 alinéa 1 et suivants du code de l'expropriation.

Parallèlement, afin de s'assurer la maîtrise foncière totale de cette opération, une enquête parcellaire sera menée conjointement.

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public. Elle permet au public de consulter l'ensemble des pièces. Ainsi, chacun peut faire part de son avis sur le projet et prendre connaissance de celui-ci.

La durée de l'enquête est de 15 jours. Les heures et le lieu où le public peut prendre connaissance du dossier et formuler ses observations sont précisés par un arrêté préfectoral. Un registre est ouvert à cet effet dans chacune des communes concernées par le projet.

Le respect de la procédure en matière de publicité de l'arrêté conditionne la régularité de l'enquête. Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête est publié.

A l'expiration du délai de l'enquête, les registres d'enquête sont clos. Le commissaire enquêteur établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Le commissaire enquêteur dispose d'un délai d'un mois pour remettre son rapport et ses conclusions. Le commissaire enquêteur précise si ses conditions sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

A la clôture de l'enquête publique, ce rapport et ses annexes, ainsi que les conclusions du commissaire enquêteur sont communicables.

Le Préfet s'appuie sur les conclusions du commissaire enquêteur pour émettre son avis et prendre son Arrêté Déclaratif d'Utilité Publique qui n'a pas à être notifié individuellement mais doit faire l'objet d'un affichage pendant un mois en Mairies d'implantation des parcelles concernées et au siège du bénéficiaire de la DUP le cas échéant.

L'enquête parcellaire prescrite par arrêté préfectoral se fera conjointement à l'enquête préalable à la DUP en application de l'article R 131-14 du Code de l'Expropriation et permettra de délimiter les parcelles à exproprier, de déterminer les propriétaires de ces parcelles et les titulaires de droits réels.

Au cours de cette enquête parcellaire, les intéressés seront appelés à faire valoir leur droit.

En effet, l'objet de l'enquête parcellaire est de permettre aux propriétaires de s'assurer de l'exactitude des informations dont dispose l'Administration et le cas échéant de faire rectifier les différentes erreurs qui pourraient entacher la liste des parcelles, leur contenance, leurs références ou l'identification des titulaires de droits réels.

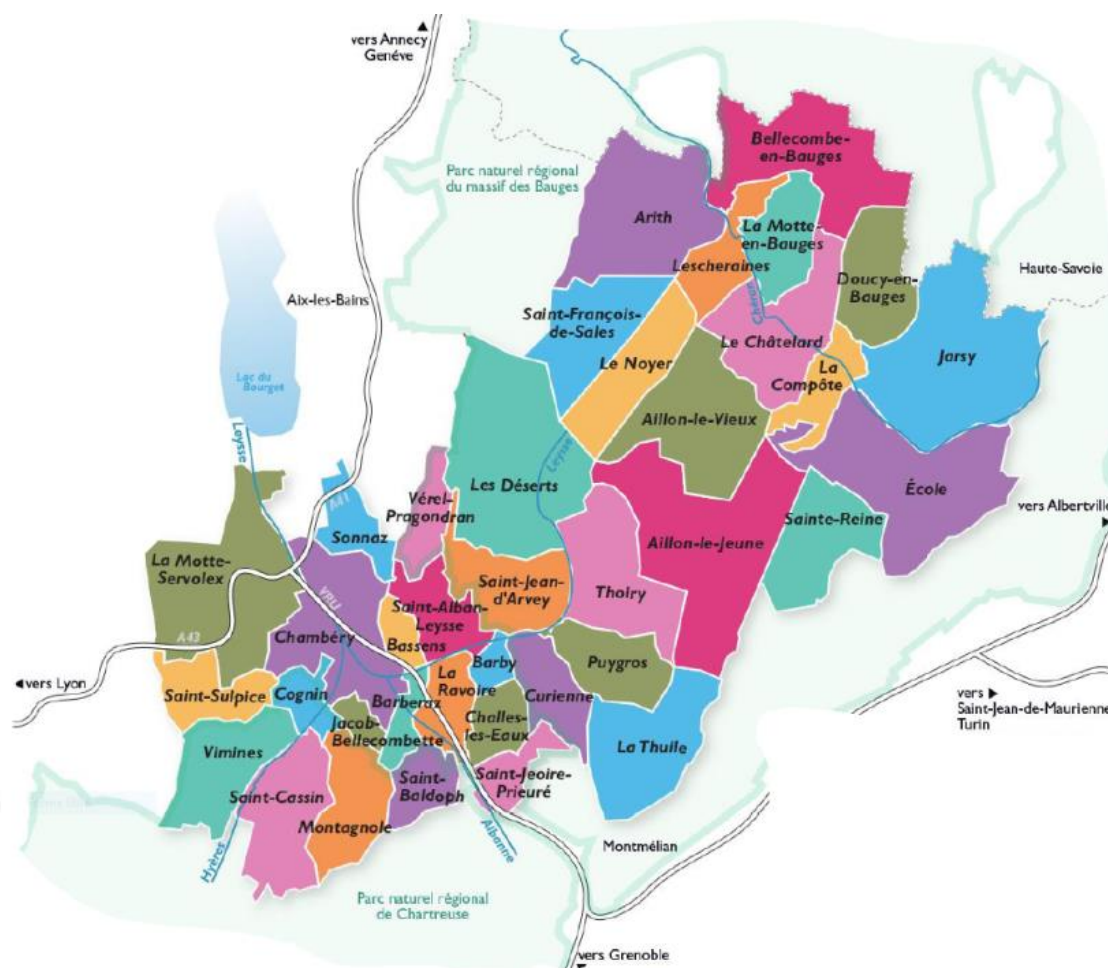
A l'issue de l'enquête les propriétés dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet seront déclarées cessibles par arrêté préfectoral.

L'arrêté de cessibilité a pour objet de déterminer la liste des parcelles pour lesquelles l'expropriation est demandée et de préciser l'identité des propriétaires des biens concernés.

I. Présentation générale du territoire

Grand Chambéry, porteuse du projet, s'implante sur plus de 52 hectares au nord-ouest du département de la Savoie en région Auvergne-Rhône-Alpes. S'étagant entre 232 mètres et 2210 mètres d'altitude elle s'insère :

- ✓ dans le massif des Bauges
- ✓ à l'est de la chaîne de l'Épine
- ✓ au sud du lac du Bourget et de la chaîne du Revard
- ✓ au nord de la chaîne de Belledonne et du massif de la Chartreuse



Source : Site internet de Grand Chambéry

Résultant de la fusion, en janvier 2017, de la communauté d'agglomération de « **Chambéry métropole** » et de la communauté de communes Cœur des Bauges dénommée alors Chambéry Métropole Cœur des Bauges, Grand Chambéry est une communauté d'agglomération regroupant l'aire urbaine de Chambéry et les communes des Bauges de Savoie.

Son territoire compte environ 137 000 habitants répartis sur les 38 communes membres : Aillon le Jeune, Aillon le Vieux, Arith, Barberaz, Barby, Bassens, Bellecombe en Bauges, Challes les Eaux, Chambéry, Cognin, Curienne, Doucy en Bauges, Ecole, Jacob Bellecombette, Jarsy, La Compote, La Motte en Bauges, La Motte Servolex, La Ravoire, La Thuile, Le Châtelard, Le Noyer, Les Déserts, Lescheraines, Montagnole, Puygros, Sonnaz, Saint-Alban-Leyse, Saint-Baldoph, Saint-Cassin, Saint-François-de-Sales, Saint-Jean-d'Arvey, Saint-Jeoire-Prieuré, Saint-Sulpice, Sainte-Reine, Thoiry, Verel Pragondran, Vimines.

La communauté d'agglomération est administrée par un conseil communautaire de 82 membres délégués par les communes qui la composent.

La loi NOTRe et la fusion entre Chambéry métropole et la Communauté de communes Coeur des Bauges ont entraîné quelques modifications dans les compétences de la nouvelle agglomération de Grand Chambéry.

Elle assure trois type des compétences :

- **Les compétences obligatoires** : développement économique, commerce, tourisme, aménagement de l'espace communautaire, transport et mobilité, équilibre social de l'habitat, accueil des gens du voyage, politique de la ville, déchets des ménages et déchets assimilés, milieux aquatiques et prévention des inondations (GEMAPI).
- **Les compétences facultatives** : emploi, insertion et économie sociale et solidaire, abattoir, agriculture et sylviculture, sentiers de randonnée, activités de sports et de loisirs de montagne, aérodrome.
- **Les compétences optionnelles** : voirie, assainissement, eau, protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie, équipements culturels et sportifs d'intérêts communautaire

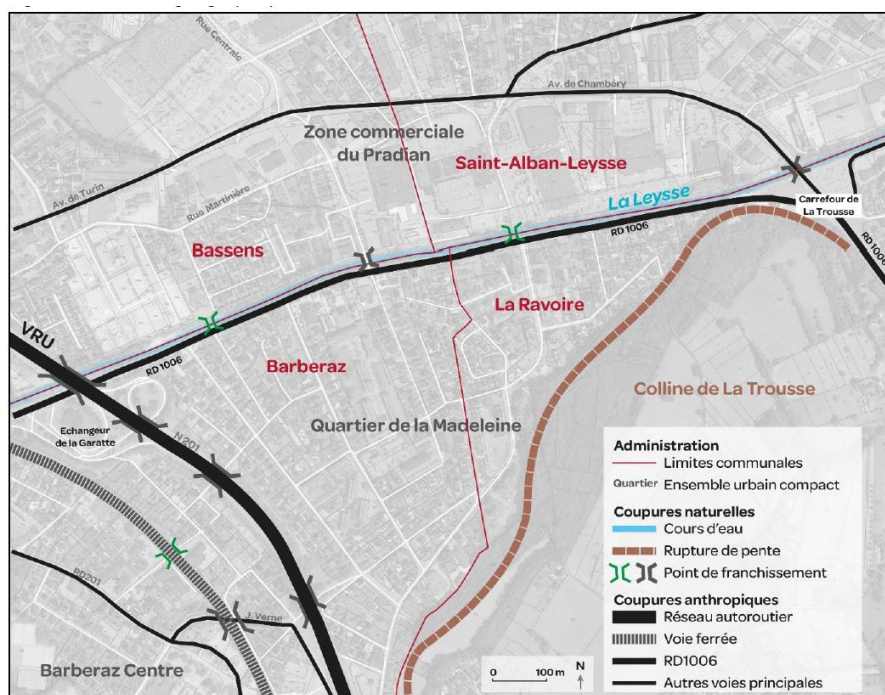
Grand Chambéry est une intercommunalité tournée vers l'avenir au service des usagers, des touristes et des professionnels. A cet effet elle a élargi le champ de ses compétences en intégrant la compétence "Promotion du tourisme", en développant sa compétence habitat en mettant par exemple en œuvre le programme local de l'habitat (PLH) et sa compétence économie notamment pour les parcs d'activités économiques.

Le projet objet du présent dossier s'implante sur les communes contigües de **Barberaz** et de **La Ravoire**.

La première commune traversée par le projet est celle de **Barberaz** qui comptait en 2018, 4 990 habitants (insee) répartis, majoritairement dans la « plaine », sur les 380 hectares du territoire communal s'étagant entre 260 et 700 mètres d'altitude. De nos jours, Barberaz est avant tout une bourgade résidentielle dynamique où l'agriculture reste prospère dans la partie haute et ses productions, laits, fruits, viande, sont de qualité, tandis que la proximité de la voie rapide urbaine, est devenue au fil du temps, un élément d'attrait pour de nouvelles activités, essentiellement commerciales, artisanales ou tertiaires.

Plus à l'est, le projet traverse ensuite la commune voisine de **La Ravoire**. Village agricole jusqu'au milieu du xxe siècle, La Ravoire est aujourd'hui la troisième commune de l'agglomération chambérienne avec ses 9060 habitants en 2018 (insee). D'altitude relativement stable, une partie du territoire communal s'implante sur les premières hauteurs de la Chartreuse, au niveau du quartier de *la Villette*.

Ces deux communes ont, entre autres, le point commun d'être toutes deux bordées en limite par la Route Départementale 1006 (RD1006) autrement dénommée Route de Challes.



Source : Etude de requalification
BARON Ingenierie ARTER

Cette Route Départementale constituait historiquement un axe de transit international entre la France et l'Italie délaissée au profit de l'Autoroute A43. Ce transfert des circulations internationales a mis en exergue la seconde fonction de cette desserte visant à irriguer le sud-est de l'agglomération chambérienne et de relier le massif des Bauges, fonction qui, au surplus, s'est accrue au rythme du développement de ces espaces.

La R1006 est aujourd'hui considérée dans le Plan de Déplacement Urbain comme un axe principal d'agglomération devant notamment assurer la connexion entre l'est de l'agglomération, Chambéry et la Voie Rapide Urbaine (VRU) via l'échangeur de la Garatte. Elle permet la desserte du quartier de la Madeleine au sud et l'accès à la zone commerciale du Pradian en rive nord de la Leysse implantées sur les communes de Bassens et de Saint-Alban-Leysse.

Des encombrements fréquents de cet axe aux heures de pointe nuisent à la fluidité du trafic et génèrent des points de blocages au niveau des carrefours.

Parallèlement, les usagers, incités par les faiblesses de cet axe, se transfèrent sur des itinéraires secondaires souvent peu adaptés à cet afflux massif des circulations et constituant ainsi fréquemment des situations saturées et/ou dangereuses.

Face à ce constat connu depuis plusieurs années, différentes études ont été menées dans le but de requalifier cet axe pour lui permettre en premier lieu d'assurer sa fonction de voie structurante de liaison à la voie rapide urbaine. Pourtant aucun projet d'envergure n'a abouti jusqu'à ce jour.

La configuration actuelle des voies de circulations et des carrefours ne permet plus d'absorber le trafic. Ce constat va d'autant plus se dégrader dans le temps par la concrétisation de nombreuses opérations immobilières implantées sur les différentes communes du secteur.

Ainsi, dans le prolongement de ce qui a été mené jusqu'à présent et dans la perspective des prochaines opérations de logements et de création d'emplois, une étude portant sur la requalification de la RD1006 depuis l'échangeur de la Garatte à l'ouest jusqu'au carrefour de la Trousse à l'est, a été menée par les bureaux d'études BARON INGENIERIE et ARTER.

Le projet d'aménagement a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation pour chaque mode de déplacement. La requalification de cette voie s'inscrit également dans la volonté de donner un caractère de boulevard urbain à cet axe routier avec des aménagements qualitatifs de l'espace public.

Les choix d'aménagements opérés par Grand Chambéry au vu de cette étude nécessitent d'obtenir la maîtrise foncière totale de l'emprise desdits aménagements projetés.

A cet effet, Grand Chambéry a initié les négociations amiables avec tous les propriétaires concernés mais n'a pu recueillir l'accord de tous.

C'est à ce titre que Grand Chambéry a décidé de mettre en œuvre la procédure objet du présent dossier telle que relatée en préambule.

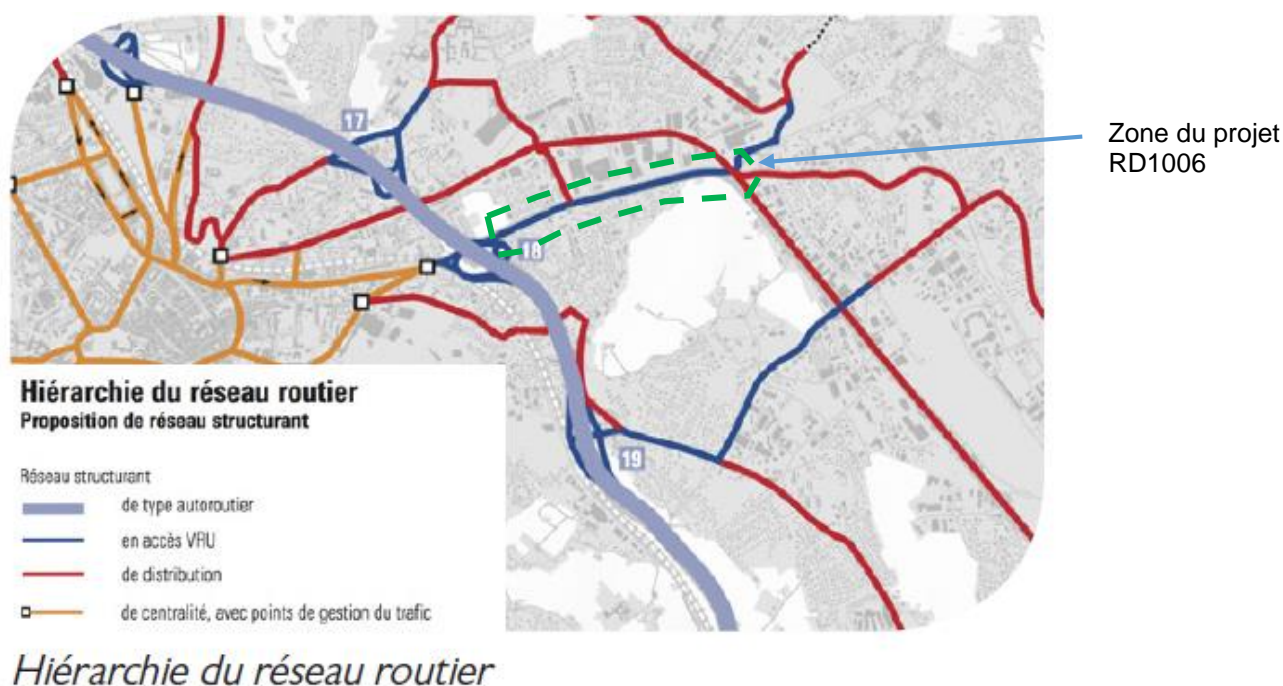
II LA REQUALIFICATION DE LA RD1006 ET DU CARREFOUR DE LA TROUSSE

II.1. Le contexte de l'opération projetée

L'étude conduite par BARON INGENIERIE et ARTER visait à optimiser le fonctionnement multimodal de RD1006 depuis l'échangeur de la Garatte (exclus) jusqu'au carrefour de la Trousse (inclus) en respectant les enjeux ci-après définis :

- ✓ la fluidification de l'écoulement du trafic
- ✓ l'optimisation du fonctionnement des intersections existantes
- ✓ la requalification de l'espace public
- ✓ la sécurisation des déplacements
- ✓ l'amélioration de l'orientation des usagers

Comme exposée ci-avant, la vocation de la RD1006 consiste à recevoir le trafic de transit à l'échelle des communes de l'est de l'agglomération chambérienne. L'intérêt est de rendre cet axe assez compétitif pour ne pas inciter les automobilistes à utiliser des accès secondaires non adaptés et très souvent saturés au détriment des résidents desservis par ces accès secondaires. De la même manière la fluidité de cet axe confortera consécutivement la fluidité de la voie rapide de Chambéry en supprimant les éventuels ralentissements aux sorties concernées du fait du blocage en aval de la RD1006.



Source : étude BARON INGENIERIE/ARTER

Dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat et Déplacement (PLUiHD) la **hiérarchisation des voies** a été revue. Cette hiérarchie fixe la fonction principale des voies. Les aménagements, la réglementation et l'exploitation du réseau routier dépendent de cette hiérarchie.

Ainsi la VRU présentant un gabarit autoroutier (2 x 3 voies) conserve sa double fonction de voie d'écoulement du trafic de transit à l'échelle internationale et de voie principale assurant les connexions intercommunales à l'échelle de l'agglomération.

Les voies principales sont connectées aux échangeurs de la VRU et relient les communes de la première et deuxième couronne de l'agglomération. Les voies parallèles à la VRU et aux voies principales (accès aux échangeurs) comme le tronçon nord-sud de la RD1006 (section entre Challes-les-Eaux et La Ravoire) ou l'Avenue de Chambéry ont une fonction de distribution des quartiers qu'elles irriguent. Elles n'ont pas de fonction clé à l'échelle intercommunale. La RD1006 (tronçon Garatte – Trousse) constitue donc une voie principale permettant d'assurer l'accès à la VRU pour les usagers venant de l'est et principalement du massif des Bauges et a été classée à ce titre au PLUiHD en voirie « très structurante ».

Comme indiqué ci-avant ce tronçon calibré à 2 x 1 voie, s'exerce sur les communes de Barberaz et de la Ravoire sur une voie réglementée en mode « agglomération » à 50 km/heures.

La RD1006, implantée sur la digue de la Leysse, assure aussi la connexion, par deux ponts routiers et deux passerelles cyclo-piétonnes, aux communes de Saint-Alban-Leysse et Bassens implantées au nord. C'est d'ailleurs au nord de la Leysse que sont installées différentes zones commerciale (Le Pradian) ou industrielle (les Barillettes).

De l'autre côté s'implante le quartier de la Madeleine majoritairement constitué d'habitats pavillonnaires s'implantant au pied de la colline de la Trousse qui constitue une limite franche et naturelle dudit quartier de la Madeleine. Le secteur d'étude est fermé à l'ouest par la VRU qui assure une réelle séparation avec les centres de Barberaz et Chambéry.

Dans le périmètre de l'étude les caractéristiques de l'axe de la RD1006 sont quasiment les mêmes sur l'ensemble du linéaire avec au sud un front urbain hétérogène dominé par l'habitat et au nord une barrière végétale variée (alignement de platanes et ripisylve naturelle dense sur la digue de la Leysse). Ce profil type change à partir du « verrou » paysager crée par le versant boisé de la colline de La Trousse qui marque l'arrivée sur un espace urbain plus ouvert mais dominé par les aménagements routiers (carrefour et parking de la Trousse, délaissés ...).

La Leysse et ses abords notamment aménagés en voie verte et accueillant des lieux caractéristiques comme la Chapelle Sainte-Thérèse, peuvent constituer de véritables atouts paysagers pour la mise en valeur de l'axe de la RD1006 qui traverse un milieu très urbain.

A l'ouest de la RD1006 un trottoir permet de franchir la VRU et la voie ferrée. En revanche il n'existe aucune traversée piétonne dans le carrefour de la Garatte. Seuls des bas-côtés non aménagés permettent le cheminement des piétons entre les rues de la Madeleine et Perrier-Gustin puis sur la section est. Les voies situées au nord de la Leysse sont le plus souvent aménagées d'au moins un trottoir confortable et sécurisé. Au sud de la RD1006, à part la rue des Parpillettes les voies perpendiculaires à la RD1006 (Rues Centrale, Madeleine, Fontaine et Tilleuls) sont soit totalement dépourvues de cheminement soit aménagées de bandes de qualités variables. La voie verte est aussi implantée en bordure nord de la Leysse et permet de relier la plaine des sports de Saint-Alban-Leysse et de Barby, au centre de Chambéry en transitant par les quais. La RD1006 est empruntée par la ligne 2 des transports en commun de l'agglomération chambérienne qui relie Saint-Jeoire-Prieuré/Challes les Eaux à la Motte Servolex via Chambéry centre. En heure de pointe, le service assuré par cette ligne est dégradé du fait de la saturation du réseau routier.

Aux heures de pointe les carrefours ouest (Centrale et Madeleine) sont saturés les remontées des files de véhicules en attente atteignant les carrefours de la Trousse et de la Garatte.



Source : Organisation des circulations

Le diagnostic initial a permis de faire ressortir, notamment du point de vue paysager les aspects ci-après :

- ✓ la RD1006 constitue un axe « porte d'entrée » et d'accès aux Bauges à valoriser
- ✓ la Leysse et ses abords comme support d'accompagnement à la requalification de la voie (digue)
- ✓ lien avec le nord à renforcer
- ✓ frange urbaine à améliorer au sud
- ✓ image du carrefour de la Trousse à améliorer
- ✓ transition à trouver pour passer d'une infrastructure routière à un boulevard urbain

Pour réaliser cette étude, le bureau d'études a notamment pris en compte les résultats de l'étude **Modéos (MOdèle multimodal des Déplacements de l'Ouest Savoyard)** menée en 2016 identifiant les perspectives de développement urbain (logements et activités) permettant de construire des projections estimatives sur le trafic futur du secteur considéré :

- 2100 emplois supplémentaires au PAE des Drouilles,
- 200 emplois supplémentaires sur le site « Camiva »,
- 150 emplois sur le site du « Roc Noir »,
- 350 logements sur le site Haulotte-Brossette,
- 170 logements au centre-ville de Saint-Alban Leysse,
- 150 logements sur la ZAC du Grand Clos à Barby,
- 1060 logements sur la ZAC Valmar à La Ravoire,
- 300 logements sur le site de La Plantaz à la Ravoire.

Comme pour de nombreux projets d'aménagements de voirie, le nombre de voies, leurs largeurs, le phasage des carrefours à feux, les longueurs de stockage des voies pour les mouvements de tourne à gauche et d'autres caractéristiques, sont dimensionnés en fonction du nombre de véhicules qui empruntera l'infrastructure. Ce nombre de véhicules est déterminé par la prise en compte des éléments suivants :

- Le trafic actuel de la voie principale et des voies secondaires s'y raccordant ;
- La génération de trafic supplémentaire à venir, liée à la croissance démographique du secteur Sud de l'agglomération Chambérienne (futurs constructions immobilières et création d'emploi cités ci-dessus).

Le projet de la RD1006 prend en compte ces éléments. Il est dimensionné pour un trafic attendu à horizon de 2035 qui intègre donc les projets de constructions immobilières futures et l'augmentation des emplois dans le secteur Sud de l'agglomération chambérienne listés ci-dessus.

Aujourd'hui, une part du trafic empruntant les voies d'accès à la zone commerciale du Pradian est en transit du fait des blocages / rétentions fréquents sur la RD1006. Un report de ce trafic vers la RD1006 réaménagée est attendu, délestant ainsi l'exRN512 (avenue de Turin et Chambéry), voies d'accès à la zone commerciale du Pradian.

Partant des constats émergents, les bureaux d'études BARON INGENIERIE et ARTER ont décliné plusieurs scénarios tant pour l'aménagement de la RD1006 dans sa traversée urbaine que pour l'aménagement spécifique du carrefour de la Trousse. Des données sont communes à tous les scénarios envisagés : l'ensemble des scénarios vise à conférer un rôle structurant à l'axe Est-Ouest, le fluidifier pour les transports motorisés et rendre lisible cette hiérarchie. Cet objectif ne sera pas recherché au détriment des caractéristiques paysagères et fonctionnelles des berges de la Leysse.

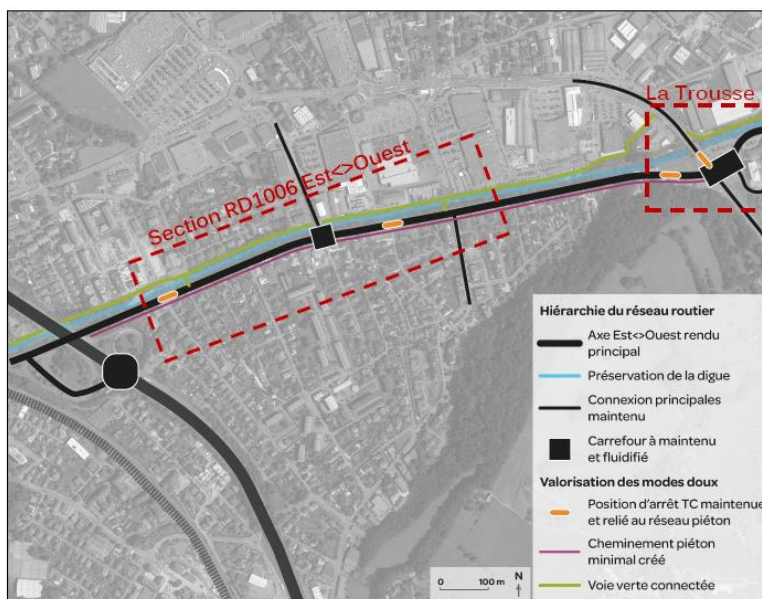
Les connexions des voies de distribution (Gustin, Parpillette, avenue de Chambéry et route de Barby) sur l'axe principale sont toutes maintenues. Les positions des arrêts des transports en commun seront maintenues à leurs emplacements actuels. S'ils en sont écartés pour marquer l'arrêt, les scénarios viseront à faciliter la réinsertion des bus sur la voie principale.

A minima, un cheminement piéton confortable sera créé au Sud de la RD1006 et entre chaque branche de chaque carrefour (y compris du carrefour de La Trousse).

Les réflexions et études menées jusqu'au choix final sont consultables sur le site internet de GRAND CHAMBERY.

II.2. Les scénarios envisagés avant la concertation

Le projet de la RD1006 est divisé en deux sections comme indiqué sur le schéma ci-dessous :



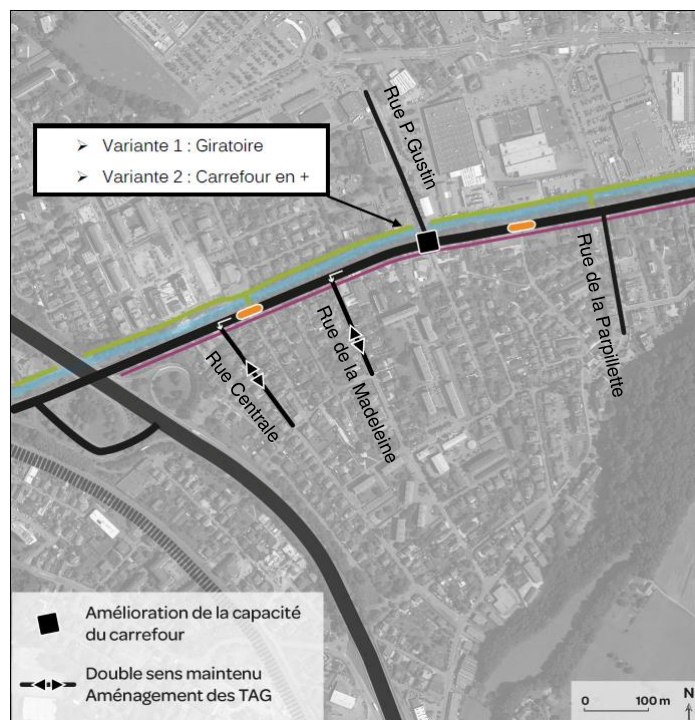
- Section Ouest de la RD1006 comprise entre le carrefour de la Garatte (hors carrefour) et le carrefour de la Trousse (hors carrefour) ;
- Section du carrefour de la Trousse y compris les voies s'y raccordant.

Sur chaque section, plusieurs scénarios ont été envisagés et évalués.

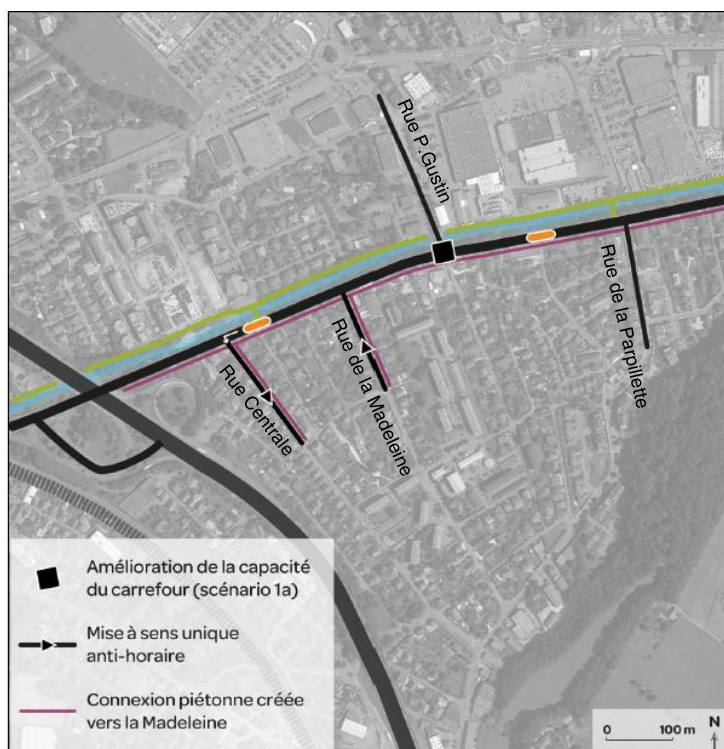
II.2.a) Les scénarios étudiés pour la section ouest de la RD 1006

A l'origine **5 scénarios** ont été étudiés pour la section ouest de la RD 1006, dont 1 comportant une alternative qui peuvent être synthétisés comme suit :

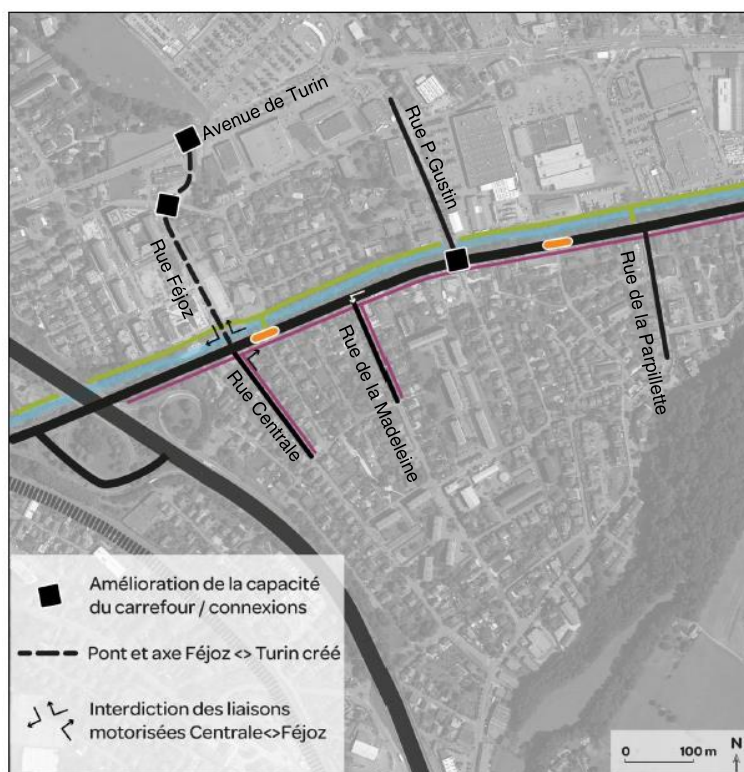
- **Le scénario 1A** consistait en l'aménagement de voies de tourne-à-gauche pour le stockage sur la RD1006 des usagers effectuant les mouvements Est > Sud vers les rues Centrale et de la Madeleine avec 2 variantes envisagées pour l'augmentation de la capacité d'écoulement du carrefour Gustin soit par la création d'un carrefour giratoire (variante 1) soit par le réaménagement du carrefour à feux (variante 2). Le schéma ci-après décrit le scénario 1A :



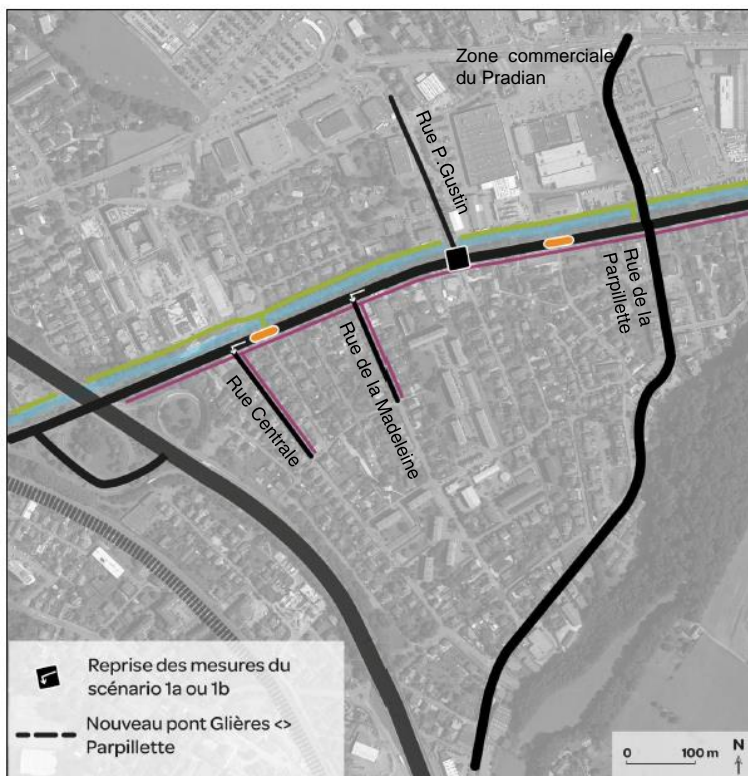
- **Le scénario 1B** prévoyait la mise en sens unique des rues Centrale et de la Madeleine pour minimiser les conflits sur la RD1006 et créer des trottoirs en maintenant du stationnement. Ce scénario reprendra également les orientations du scénario 1a pour le carrefour Gustin. Le schéma ci-après présente le scénario 1B :



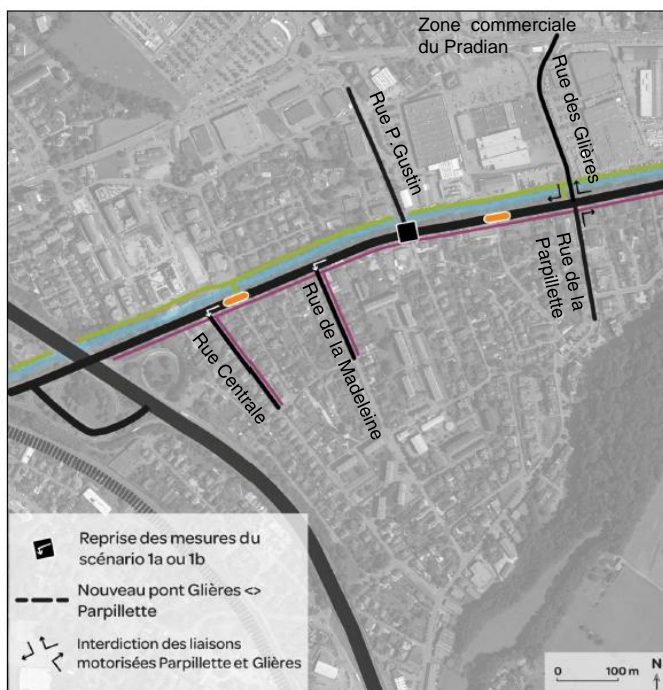
- **Le scénario 2** envisageait la création d'un pont routier connectant la RD1006 à la rue Féjóz et au-delà à l'avenue de Turin. Le schéma suivant présente le scénario 2 :



Le scénario 3 prévoyait l'aménagement d'un nouveau pont reliant l'avenue de Chambéry à la RD1006 via la rue des Glières. Dans ce scénario, il est proposé de ne pas contraindre les échanges entre la rue de la Parpillette et le nouveau Pont. Compte-tenu de la nouvelle connexion que le pont créé entre la zone commerciale du Pradian et l'échangeur de La Ravoire, ce scénario acte le caractère structurant (voie principale : accès à la VRU) de la rue de la Parpillette. Le schéma ci-après présente le scénario 3 :



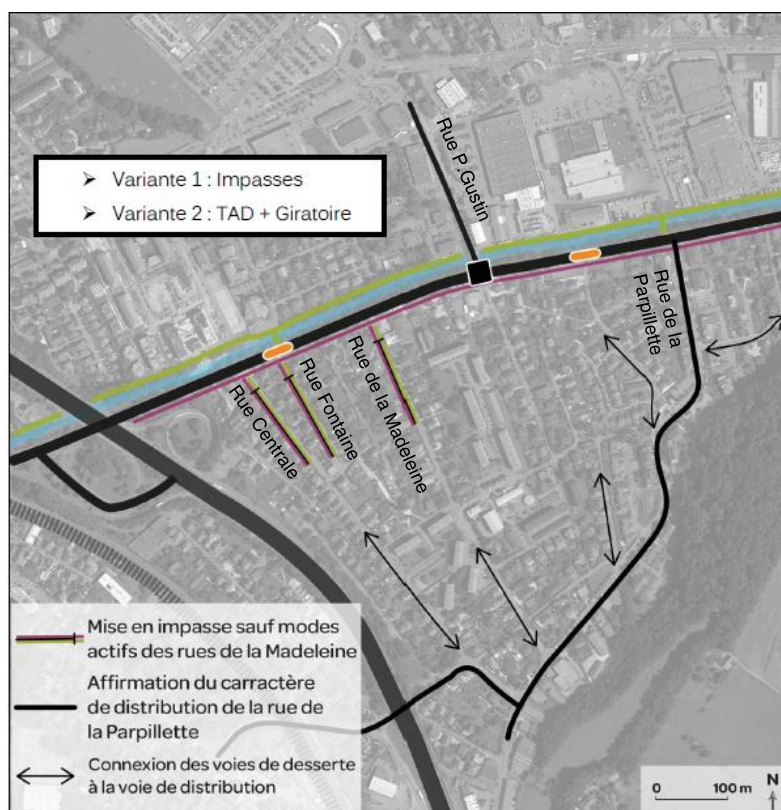
Le scénario 4 proposait également l'aménagement d'un nouveau pont reliant l'Avenue de Chambéry à la RD1006 via la rue des Glières en y intégrant une organisation empêchant les relations motorisées entre la rue de la Parpillette et la rue des Glières. Le schéma ci-contre présente le scénario 4 :



Le scénario 5A visait à affirmer le caractère de desserte des rues Centrale, Fontaine et Madeleine mises en impasse et déconnectées de la RD1006 (sauf pour les modes actifs). Les échanges entre la voie principale (RD1006) et les voies de desserte du secteur de La Madeleine s'effectueraient via la rue de la Parpillette au statut de voie de distribution.

Le scénario 5B autorisait le mouvement de tourne à droite pour l'accès depuis et vers la RD1006 des rues Centrale, Fontaine et Madeleine. Un giratoire au carrefour Gustin / Tilleuls permettait le demi-tour pour rejoindre la voie rapide urbaine.

Le schéma suivant présente le scénario 5 avec les deux variantes 5A et 5B :



II.2.b) Les scénarios retenus pour la section Ouest de la RD1006

Les scénarios 2 et 3 de pont Sainte-Thérèse<>Centrale et Glières<>Parpillettes ont rapidement été écartés.

En effet, le premier engendrait des reports de trafic (test MODEOS) importants (plus de 1000 véhicules/h) dans le quartier Haulotte-Brossette et ne suffisait pas à résoudre la saturation des carrefours Gustin, Parpillettes et La Trousse. Son coût s'additionnerait donc à ceux des autres aménagements nécessaires. Il complexifiait également l'accès à la voie verte de la Leysse (nouveau passage inférieur indispensable).

Le second impliquait que tous les usagers accèdent aux carrefours Parpillettes et empruntent donc les carrefours Centrale, Madeleine, Gustin, ... et engendrait un risque d'aspiration du trafic sur l'axe Parpillettes depuis l'échangeur de La Ravoire.

Le scénario 5A a aussi été abandonné en raison des contraintes de desserte du quartier Centrale/Madeleine qu'il engendre.

Au terme de la première phase de l'analyse multicritères présentées en annexe de la notice, Grand Chambéry a décidé de retenir les scénarios 1A, 1B et 5B pour l'aménagement de la RD1006 dans sa section ouest.

Pour plus de lisibilité ces choix ont été renommés comme suit :

- **Scénario 1** (ex 1A) : maintien des fonctionnalités actuelles mais aménagement de voies de stockage des mouvements de « tourne-à-gauche » depuis la RD1006 vers les rues Centrales et Madeleine ;
- **Scénario 2** (ex 1B) : mise en sens unique entrant de la rue Centrale et sortant de la rue Madeleine (usages majoritaires actuels) pour réduire les conflits sur la RD1006 et aménager des trottoirs (et du stationnement) sur ces deux voies les plus empruntées pour les échanges avec le quartier ;
- **Scénario 3** (ex 5B) : suppression des mouvements de tourne-à-gauche dans les carrefours Centrale et Madeleine, reportés sur un giratoire créé au carrefour Gustin ;

Dans le prolongement de cette sélection, une analyse de faisabilité de ces scénarios à un niveau « Avant – Projet » a donc été engagée.

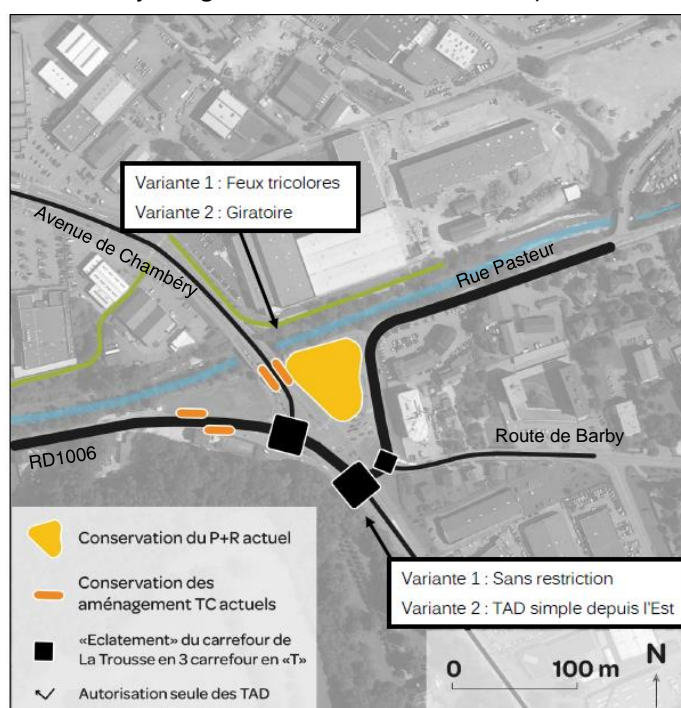
A l'issue de ce complément d'études, Grand Chambéry a porté ses choix, pour la section **courante de la RD1006 comprise entre la rue Centrale et la rue de la Parpillette sur les scénarios 1 et 2.**

Le scénario 3 a été écarté car le giratoire au carrefour Gustin ne permet pas de conserver une hiérarchie des voies s'y raccordant. En effet, avec cette configuration, les usagers de la voie principal (RD1006) cèdent la priorité aux usagers des rues des Tilleuls et Perrier Gustin. Cette situation entraîne la saturation de l'axe principal aux heures de pointe. De plus, le giratoire ne permet pas la maîtrise des flux en accès à la rue des Tilleuls non adaptée à des trafics importants. Enfin, la dimension du giratoire nécessaire pour absorber le trafic à terme, n'est pas compatible avec les bâtiments proches.

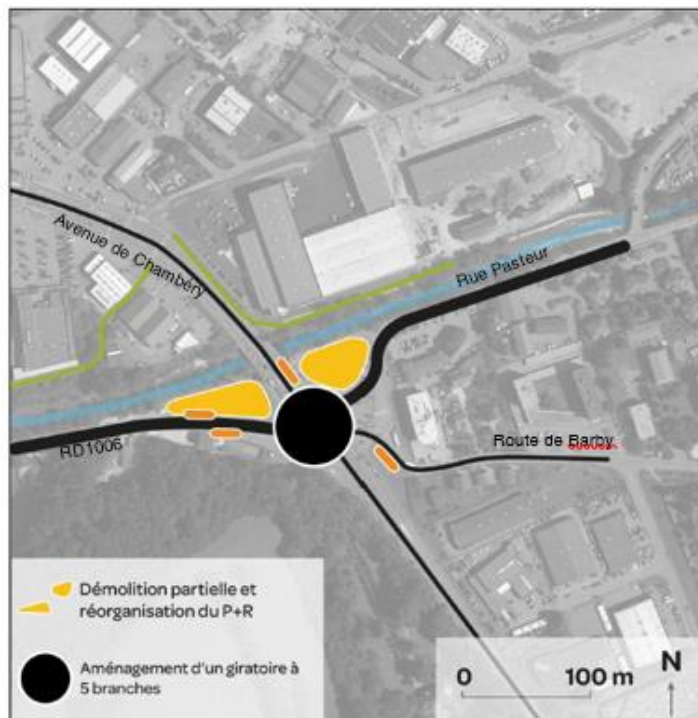
II.2.c) Les scénarios étudiés pour le carrefour de la Trousse

De la même manière, les études initialement menées pour l'aménagement du **carrefour de la Trousse** ont conduit à l'émergence des 3 scénarios suivants :

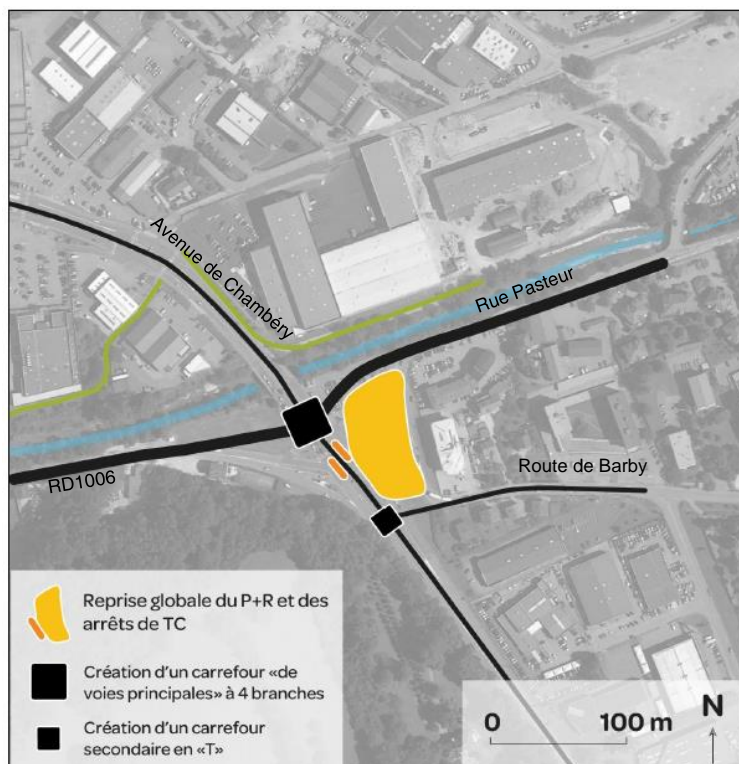
Le scénario A envisageait le réaménagement du carrefour de La Trousse en intégrant au maximum l'actuel parc-relais (P+R) et les arrêts de transports en commun récemment aménagés avec une organisation du carrefour en «T» connectant la RD1006 à l'avenue de Chambéry. Deux variantes de gestion des flux étaient envisagées : la première prévoyait la pose de feux tricolores, la seconde l'implantation au niveau du carrefour RD1006 Ouest/avenue de Chambéry, un giratoire. Le schéma suivant présente le scénario A :



Le scénario B prévoyait la réalisation d'un giratoire connectant les cinq branches du carrefour de La Trousse avec une reconfiguration du parc-relais. Le schéma suivant présente le scénario B :



Le scénario C et ses variantes associées proposait de connecter directement la rue Pasteur à la RD1006 Ouest par les berges de la Leysse. Le carrefour à 4 branches ainsi créé entre cet axe, la RD1006 Sud et l'avenue de Chambéry devait être géré par la pose de feux (variante C1) ou avec l'aménagement d'un giratoire (variante C2). Dans une première variante, le carrefour régulé entre la route de Barby et la RD1006 permettrait tous les mouvements. Dans la seconde variante, les mouvements de tourne à gauche Est > Sud auraient été interdits dans le carrefour secondaire en transitant par le giratoire principal. Le schéma suivant présente le scénario C avec la variante carrefour à feux C1 et la variante giratoire C2 :



II.2.d) Les scénarios retenus pour le carrefour de la Trousse

Le scénario 5A a aussi été très vite abandonné en raison des contraintes de desserte du quartier Centrale/Madeleine qu'il engendrait.

Au terme de la première phase de l'analyse multicritères mentionnée ci-avant et présentées en annexe de la notice, Grand Chambéry a décidé de retenir les **C1 et C2 pour la section La Trousse**.

Pour plus de lisibilité ces choix ont été renommés comme suit :

- **Scénario A** (ex C1) : création d'un carrefour à feux principal à 4 branches puis d'un secondaire en « T » pour l'accès Barby;
- **Scénario B** (ex C2) : création d'un carrefour giratoire à 4 branches et d'un carrefour en « T » simplifié au Sud pour l'accès Barby.

Dans le prolongement de cette sélection, une analyse de faisabilité de ces scénarios à un niveau « Avant – Projet » a donc été engagée.

A l'issue de ce complément d'études, Grand Chambéry a porté son choix **sur le scénario B pour l'aménagement du carrefour de la Trousse**. En effet, le scénario A a également été abandonné dans la mesure où, lors de la modélisation dynamique, il est apparu que l'aménagement envisagé n'apportait pas d'amélioration à la situation de saturation.

II.3. Les scénarios retenus après la concertation publique

Afin de présenter cette pré-sélection à la population et recueillir ses avis et observations, Grand Chambéry a organisé une concertation publique au titre de l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme (modifié depuis par la loi n° 2020-1525 du 7/12/2020 Article 40). Ainsi la concertation a été conduite du 1^{er} avril au 26 avril 2019 auprès des habitants de Grand Chambéry qui pouvaient prendre connaissance des études menées, des scénarios projetés et exprimer leurs avis sur un registre mis à la disposition du public sur place mais aussi dans les mairies de Barberaz et de La Ravoire directement concernées où des permanences pour recevoir le public ont été tenues et des réunions publiques (1 par commune) ont été menées (lesquelles ont réuni environ 130 personnes au total).

Le dossier était aussi consultable sur le site internet commun à Grand Chambéry et à la commune de Chambéry spécialement dédié à la refonte des transports et des déplacements sur le territoire, dans un principe d'accessibilité, de multi-modalité et de complémentarité des modes.

A l'issue de cette concertation qui a vu s'exprimer 82 personnes, un bilan a été dressé pour analyser les contributions du public, valider le choix final de l'aménagement retenu en adaptant certains points le cas échéant pour améliorer la qualité du projet.

Les éléments ci-après ont été soulevés au cours de la concertation :

- un soutien favorable à la mise en sens unique des rues Centrales et de la Madeleine (scénario 2) offrant d'avantage d'espace pour les déplacements modes doux ;
- l'importance revêtue par la nécessité de créer des aménagements destinés aux déplacements en mode doux et transport en commun, dans un souci général de réduction des circulations motorisées en :
 - créant des aménagements piétons et cyclables accessibles et sécurisés sous forme de maillage ;
 - améliorant la desserte en transport en commun en termes d'accessibilité aux arrêts de bus et d'optimisation des lignes (passage cadencé)
- favoriser l'intermodalité en permettant l'augmentation plus ou moins conséquente de la capacité du parc-relais et l'implantation d'une station vélo dans ce dit parc
- la mise en place de solutions d'aménagements moins coûteuses
- la nécessité d'avoir une réelle concertation sur le projet

- la mise en place d'aménagements permettant de diminuer la nuisance sonore du trafic et de réduire la vitesse des véhicules motorisés sur l'axe de la RD1006
- l'inquiétude sur le bon fonctionnement des nouveaux aménagements de tourne-à-gauche et du rond-point de la Trousse en terme de régulation du trafic aux heures de pointes.

Certains avis évoquent en outre des thématiques et sujets plus larges que ceux abordés dans le cadre de cette concertation.

De ces avis il ressort que les orientations les plus plébiscitées portent sur le « scénario 2 – Mise en sens unique des rues Centrale et de la Madeleine » et plus particulièrement sur le souhait de renforcer les usages modes doux dans le quartier de La Madeleine et de sa quiétude.

Des préoccupations et suggestions feront, par ailleurs, l'objet d'attentions particulières comme par exemple : s'assurer du bon fonctionnement des voies de stockage permettant les mouvements de tourne-à-gauche, étudier les solutions techniques envisageables pour limiter l'impact sonore lié aux effets du roulage, améliorer l'aspect paysager, mener un travail collaboratif avec les gestionnaires des cours d'eau, des réseaux et des communes, organiser des rencontres avec les propriétaires riverains de la route de Challes et ceux concernés par l'élargissement de la nouvelle plateforme routière pour le traitement des nouvelles limites, réaliser une étude détaillée par la commune de Barberaz pour définir les aménagements des rues du quartier de la Madeleine en lien avec la mise en sens unique des rues Centrale et de la Madeleine.

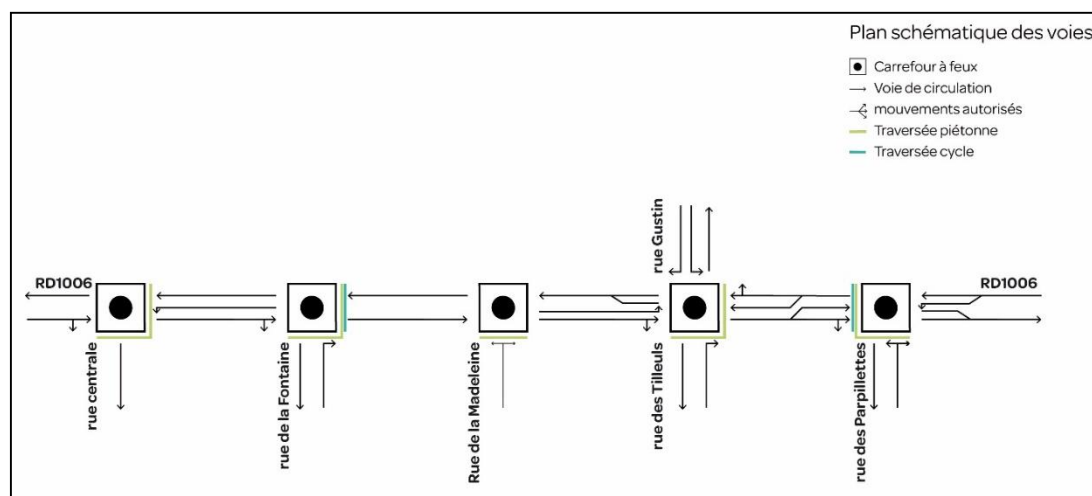
Le Conseil Communautaire de Grand Chambéry qui s'est tenu le 27 juin 2019 a approuvé le bilan de cette concertation ainsi que la mise en œuvre du scénario 2 (mise en sens unique des rues Centrale et de la Madeleine) sur la section courante de la RD1006 comprise entre la rue Centrale et la rue de la Parpillette et celle du scénario unique sur la section du carrefour de la Trousse (giratoire à 4 branches et carrefour à feux associé).

II.3.a) Le scénario retenu pour l'aménagement de la section ouest de la RD1006

L'aménagement retenu sur la RD1006 est en lien avec la mise en sens unique des rues Centrale et de la Madeleine. Ce nouveau plan de circulation permettra à la commune de Barberaz de réduire la largeur des voies de circulation rue Centrale et Madeleine au profit de trottoirs sécurisés et d'espaces de stationnement

Ainsi le quartier de la Madeleine (Commune de Barberaz) sera accessible depuis la RD1006 par la rue Centrale en sens unique « entrant » alors que la rue de la Madeleine, en sens inverse, permettra en sens unique « sortant », le raccordement sur la RD1006, en offrant la possibilité de s'orienter soit à l'ouest (direction de la Garatte) soit à l'est (direction carrefour de la Trousse et de la rue Gustin).

Compte tenu de cette perspective les différentes voiries devraient s'articuler comme ci-après :



Source : étude BARON INGENIERIE/ARTER

Les principes de régulation des feux tricolores aux carrefours rencontrés sur cette section (carrefour rue Centrale/RD1006/rue de la Fontaine et carrefour rue de la Madeleine/ RD1006...) permettront une articulation des circulations (routière, piétonnière ...) optimisée visant à être la moins contraignante possible pour les accès secondaires.

La gestion par feux tricolores des intersections permet une meilleure régulation du trafic, notamment aux heures de pointe. De plus, les carrefours équipés de feux peuvent être coordonnés entre eux afin d'obtenir une onde verte pour un sens de circulation.

Enfin, la gestion par feux est évolutive. Ainsi, en fonction des nouvelles conditions de circulation après mise en service du nouvel aménagement, le phasage des feux pourra être optimisé à la demande.

Pour les usagers du vélo :

Cette section de la RD1006 est identifiée dans la hiérarchie du réseau viaire de l'agglomération chambérienne comme une voie d'accès à la voie rapide urbaine (cf PLUiHD et paragraphe II.1 page 7 de la présente notice). Ce statut implique les principes d'aménagements suivants : pas de bandes cyclables, arrêts bus hors chaussée, pas de stationnement longitudinal.

Ainsi, pour les usagers vélos, le parti pris de l'aménagement consiste à identifier et sécuriser les accès pour les cyclistes depuis la zone d'habitations vers la voie verte de la Leysse existante située en rive droite de la Leysse. Un revêtement au sol type résine colorée sur la chaussée au niveau des traversées est prévue afin d'alerter les automobilistes. Les feux tricolores seront équipés de boutons poussoirs pour stopper le flux des véhicules lorsqu'un cycliste se présente.

Enfin, la voie verte de la Leysse et les itinéraires cyclables depuis Barberaz vers Chambéry irriguent le secteur de la Madeleine via des voies de circulation qui seront plus apaisées une fois la requalification de la RD1006 réalisée. En effet, la fluidification de la RD permettra d'obtenir une baisse significative du trafic de transit qu'on constate actuellement dans les voies de desserte du quartier de la Madeleine.

Pour ce qui concerne le projet d'une liaison cyclable entre Challes les Eaux et le carrefour de la Trousse, celui-ci n'est pas intégré au projet de requalification de la RD1006. Par ailleurs, Grand Chambéry mène une réflexion sur un aménagement pérenne de cette liaison en lien avec l'aménagement du carrefour de la Trousse. Les conclusions de cette étude permettront d'envisager un aménagement définitif courant 2024.

Enfin, le projet de requalification de la RD1006 prévoit la matérialisation au sol des traversées cycles au niveau des passerelles Sainte-Thérèse et Gilles Boisvert. L'aménagement projeté conserve les itinéraires cyclables existants se raccordant à la RD1006.

Le jalonnement de ces itinéraires cyclables est intégré dans une réflexion plus globale, portée par Grand Chambéry, sur l'ensemble de son territoire. Selon les conclusions de ces études un complément de jalonnement pourra être réalisé, eu égard à la signalisation existante.

Sur toute la section considérée, les aménagements consisteront essentiellement en la réalisation des étapes ci-après :

- La démolition de l'ensemble de la chaussée et des bordures existantes, des grilles ou avaloirs
- La dépose des candélabres existants, des panneaux, du mobilier urbain et des potelets,
- Le déplacement de coffrets RMBT,
- La reprise de la structure de la voirie et de la couche de roulement en enrobés phoniques
- Le reprofilage de la voirie en grave bitume avec la réalisation de trottoirs en enrobés et la mise en place de bordure béton P1, T2 et I2 ainsi que les bordures quai bus,
- La signalisation horizontale (marquage au sol) et verticale (feux tricolores, panneaux ...)
- L'enfouissement des réseaux secs aériens comprenant également la reprise des branchements particuliers et la rénovation de l'éclairage public, avec un dispositif permettant un abaissement de la luminosité la nuit, en période de faible trafic, et également une extinction complète en pleine nuit (23h30 – 5h par exemple) en concordance avec les pratiques des communes à proximité du projet.
- L'installation de barrières mixte bois/métal
- L'aménagement (mise en valeur) d'une traversée pour piétons et cycles marquant le lieu au droit de la passerelle (revêtement qualitatif),

- La réalisation d'accompagnements paysagers (plantations variées) dans les espaces disponibles au Sud de la RD,
- L'aménagement paysager des îlots centraux et autres îlots séparatifs (traitement végétal et minéral en fonction des largeurs disponibles),
- Le traitement de la ripisylve de manière à créer des ouvertures ponctuelles (points de vue sur le cours d'eau) et à végétaliser les accotements (plantation de vivaces et plantes couvrantes en haut de digue).

Les aménagements envisagés s'implantent en majorité en domaine appartenant à la (ou aux) collectivité(s) publique(s) mais certaines projections nécessitent l'acquisition d'emprises à détacher de propriétés privées et dont la collectivité doit se rendre propriétaire.

II.3.b) Le scénario retenu pour l'aménagement du carrefour de la Trousse

L'hypothèse retenue vise à remplacer l'actuel carrefour à feux par un giratoire à quatre branches reliant la RD1006 (ouest et sud), l'avenue de Chambéry et la rue Pasteur.

Le giratoire projeté est calibré à 2 voies dans l'anneau et dans toutes les entrées sauf l'entrée ouest calibrée en 1 voie compensée par l'aménagement d'un by-pass de gestion des flux ouest vers sud permettant d'éviter le giratoire.

Un second carrefour équipé de feux tricolores se connectant sur la branche sud du giratoire, permettra le raccordement sur la Route de Barby.

La création du giratoire à quatre branches va nécessiter la reconfiguration du parking relais de la Trousse. Toutes les fonctionnalités du parking-relais existant seront réaménagées dans le futur parking-relais. Ainsi, les places réservées aux handicapés, les places d'autopartage, les bornes de recharge pour véhicules électriques, les arceaux vélos hors consignes et les bornes d'auto-stop EcoV seront repositionnées dans le futur aménagement.

Toutes les voies seront pourvues de trottoirs bilatéraux (sauf en rive nord de la rue Pasteur) et des traversées piétonnes seront aménagées sur toutes les branches du giratoire. La connexion du parc-relais à la voie verte de la Leysse interviendra par la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le pont franchissant La Leysse. La piste traverse la branche ouest du giratoire sur un plateau dénivelé marquant la priorité des cycles et assurant la réduction de la vitesse des véhicules motorisés. La capacité du parc-relais sera augmenté de 10 places pour atteindre 100 places environ. Il sera accessible depuis le giratoire et la rue Pasteur. Les sorties seront aménagées sur la rue Pasteur et sur la Route de Barby (tourne à droite uniquement) afin que le parking ne soit pas détourné de son usage et ne soit pas utilisé comme une voie de raccourci. Toutes les voies de bus s'arrêteront le plus près possible du parc-relais et seront reliés entre eux par des cheminements piétons directs.

Le dispositif de feux à priorité bus sera intégré au niveau de chaque branche du rond-point de la Trousse. Il permettra d'anticiper l'approche des bus et de les insérer dans le giratoire de façon plus aisée en arrêtant les autres branches du carrefour. Ce dispositif éprouvé sur de nombreux ronds-points de l'agglomération n'a pas d'influence sur les conditions de circulation, il n'engendre pas de rétention. De même pour le carrefour RD1006 – Route de Barby, les feux tricolores prévus à cette intersection seront équipés du dispositif de priorité bus.

A noter que les emprises des aménagements projetés pour cette section, s'exerce en totalité sur des parcelles publiques et n'impacte en rien des propriétés privées qu'il serait nécessaire d'acquérir.

La note jointe en pièce 3 du présent dossier permettra d'apprécier les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants du projet.

II.4. Le phasage de l'aménagement projeté

Le phasage de l'aménagement est envisagé en fonction des procédures conjointes d'enquête préalable de déclaration d'utilité publique et d'enquête parcellaire et en fonction des opérations connexes à mener au préalable.

Ces opérations connexes consistent à la rénovation des réseaux d'eau potable et de collectes des eaux usées, ainsi qu'à la réhabilitation du pont de la Trousse.

Le phasage envisagé est le suivant :

- 2022 : aménagement de la section ouest comprise entre le carrefour de la Trousse (hors carrefour) et le carrefour Gustin (hors carrefour)
- 2023 : aménagement de la section comprise entre le carrefour Gustin et le carrefour de la Garatte (hors carrefour)
- 2024 : aménagement du carrefour de la Trousse

Face aux perturbations sur les conditions de circulation pendant la durée des travaux, il est envisagé de mettre en place une information aux usagers en amont de la zone de chantier afin d'indiquer les itinéraires de déviation conseillés. Une information via les panneaux à messages variables de la voie rapide urbaine est également envisagée pour indiquer les sorties 17 et 19 à privilégier.

Une information auprès du SDIS sera effectuée dès que le phasage des travaux ainsi que les conditions de circulation sous chantier seront définis avec l'entreprise en charge du chantier.

Enfin, l'ensemble des concessionnaires de réseaux ont été associés (GRDF, Franc Telecom, Enedis,...) aux différentes étapes de la conception de l'aménagement de la RD1006. Leurs interventions pour rénover ou renforcer leurs réseaux seront intégrées au phasage global des travaux.

III Urbanisme, prescriptions réglementaires, environnementales et servitudes

III.1 Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat et Déplacements (PLUiHD)

Grand Chambéry, titulaire de la compétence Urbanisme de ses communes membres, a engagé l'élaboration de son document d'urbanisme intercommunal. Ainsi par délibération du conseil communautaire du 18 décembre 2019 le dit PLUiHD a été approuvé. Il est devenu exécutoire le 21 février 2020. Des modifications (modification n° 1 et modification simplifiée n° 1) sont en cours.

Dans ce document vise à planifier et gérer le développement et l'aménagement du territoire sur l'ensemble des 38 communes de l'intercommunalité à l'horizon 2030 en termes de logements, de mobilité, de transition énergétique, de cadre de vie, d'économie, de tourisme, d'agriculture, de préservation des espaces naturels...Ces orientations sont mises en œuvre par une réglementation de l'usage des sols s'imposant aux demandes d'autorisation d'urbanisme.

Le PLUi HD s'attache tout particulièrement à détailler la programmation et les actions à déployer en termes d'Habitat et de Déplacements. Il remplace le programme local de l'habitat et le plan de déplacements urbain, pour une meilleure coordination des politiques publiques d'aménagement.

Ainsi l'aménagement objet du présent dossier a été intégré à l'inventaire détaillé des projets d'infrastructure (Transport Individuel n° 18) dans le Programme d'Orientations et d'Actions (POA) thématique « Déplacement » du PLUiHD.

L'aménagement projeté s'implante sur des secteurs classés en zones UGi, UGd, UAm, Ap.

La **zone urbaine UA** regroupe les espaces à vocation économique, industrielle, tertiaire, commerciale ou mixte situées dans les communes de la cluse chambérienne. Le secteur UAm (activités mixtes) regroupe les zones d'activités caractérisées par une forte mixité d'implantations et au sein desquelles une diversité d'activités économiques est autorisée.

La **zone urbaine générale UG** regroupe un tissu urbain à vocation dominante d'habitat situé en dehors des centralités urbaines de la cluse chambérienne. La zone UG se décline en 4 secteurs : UGc, UGd, UGi et UGe

- **UGd** (général dense) : regroupe un tissu urbain générique composé majoritairement d'un habitat intermédiaire et collectif dans lequel une densification raisonnée peut être réalisée ;
- **UGi** (général individuel) : regroupe un tissu urbain générique composé majoritairement d'un habitat pavillonnaire dense situé dans la cluse chambérienne et au sein duquel une densification peut être réalisée.

La **zone agricole A** concerne des secteurs où il convient de protéger l'activité agricole. Le secteur Ap est une zone agricole protégée pour le maintien de la valeur agronomique de sols mais aussi pour la plus-value paysagère et/ou environnement de la zone. A noter que la zone Ap n'est qu'infiniment touchée par le projet envisagé puisque l'impact ne porte que sur une partie en bord de voie communale en nature de talus.

Plusieurs Emplacements Réservés ont été institués en vue de la requalification de cette RD1006 :

- *Sur la commune de Barberaz* – bénéficiaire : Grand Chambéry
ER Baz15 à Baz19 : Aménagement de la RD1006
- *Sur la commune de La Ravoire* – bénéficiaire : commune
ER Lar32 : Aménagement de la RD1006 (bande de 11 m)

Ils sont aussi couverts par des plans de préventions de risques naturels, de risques technologiques annexés au PLUiHD, de servitudes, ainsi qu'un ou plusieurs secteurs d'OAP qui doivent être respectées dans un rapport de compatibilité avec les règlements de zones.

Ainsi, le projet envisagé est pleinement compatible avec les documents d'urbanisme opposables sur les communes concernées.



Extrait PLUiHD –Site internet Grand Chambéry

III.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Le territoire de Grand Chambéry est couvert par le SCoT de Métropole Savoie dont la révision a été approuvée par les élus du Comité Syndical du 8 février 2020, ledit SCoT étant devenu exécutoire le 3 août 2020.

Le SCoT est un document d'urbanisme. Il est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie, pour 15 à 20 ans. Il fixe des orientations en matière d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement... Les PLH (Programmes Locaux de l'Habitat), PDU (Plans de Déplacements Urbains), PLU (Plans Locaux d'Urbanisme), PLUi (Plan Locaux d'Urbanisme Intercommunaux) doivent être compatibles avec le SCoT

Ainsi, le SCoT de Métropole Savoie repose sur un projet de territoire partagé à horizon 2040. Ce projet, porteur d'une vision pour un territoire ambitieux, agile, équilibré et frugal, se fonde sur 4 piliers essentiels :

- Un territoire d'accueil structuré, fonctionnel et solidaire ;
- Un territoire respectueux et mobilisateur de ses ressources, dans une logique d'emploi, de bien-être territorial et de service rendu aux populations ;
- Un territoire intégré et connecté au sein des dynamiques économiques du sillon alpin et de l'axe Lyon-Turin ;
- Un territoire résilient face aux défis climatiques et environnementaux.

Le projet de requalification de la section ouest de la RD1006 et du carrefour de la Trousse s'inscrit pleinement dans les objectifs du SCoT et notamment dans son objectif « d'optimiser et d'anticiper l'avenir du réseau routier pour assurer la cohérence entre développement urbain et mobilité ».

En effet, le territoire de Métropole Savoie, maillé par un réseau de voiries autoroutières et voiries départementales, connaît un accroissement continu du trafic routier. Certains secteurs sur le réseau secondaire, notamment sur la liaison Aix-les-Bains/Grésy-sur-Aix/Chambéry, peuvent être complètement saturés aux entrées des agglomérations alors que les voies autoroutières sont loin de l'être, même si elles sont pourtant calibrées pour supporter un trafic important. A terme, la pérennité du réseau viaire principal risque d'être fragilisée si des solutions ne sont pas trouvées pour reporter les flux et diminuer globalement le trafic sur route.

En ce sens, le SCoT incite à la requalification, lorsque cela est possible, des sections fortement routières afin d'intégrer sur ces sections requalifiées un meilleur partage des voies pour les modes actifs et les transports collectifs et une limitation de la vitesse.

Tel est l'objet du présent dossier car l'aménagement projeté aura pour conséquence une fluidification du trafic permettant le bon déroulement du service de transport en commun, l'accessibilité améliorée au parc-relais du carrefour de la Trousse et de sécuriser les liaisons piétonnières le long de la RD1006.

III.3 Prescriptions environnementales

Le secteur considéré pour l'aménagement n'est impacté par aucune prescription environnementale de type Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (Z.N.I.E.F.F), zone Natura 2000 ...

Le projet ne s'inscrit à proximité d'aucun monument historique ou de son périmètre de protection, ni site archéologique répertorié même si les communes d'implantation peuvent posséder de tels périmètres.

Un dossier loi sur l'eau sera établi afin de vérifier avec les services de l'état l'impact du projet sur les milieux aquatiques. En effet, le projet d'aménagement nécessite une Déclaration au titre de l'Article L214-1 du Code de l'Environnement selon la rubrique 2.1.5.0 portant sur les rejets des eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D).

Cet article stipule que sont soumis aux procédures de déclaration ou d'autorisation « *les ouvrages, travaux et activités (...) entraînant des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non, une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, la destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants* ».

Le contenu de la procédure de Déclaration est défini dans l'article R214-32 et suivants du Code de l'Environnement, relatif aux procédures des opérations soumises à déclaration.

Dans le cadre de l'aménagement sur une surface de 4ha, une réflexion a été menée avec le service des eaux de Grand Chambéry afin de trouver une solution pour la collecte, le traitement et le rejet de ces eaux pluviales dans la Leysse.

Le dossier loi sur l'eau permet de définir la surface imperméabilisée à traiter, la nécessité ou non de créer un bassin de rétention des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel.

Enfin, l'autorité environnementale (DREAL) a été sollicitée dans le cadre de la procédure d'examen au cas par cas, afin de valider l'opportunité de soumettre le projet de la RD1006 à une étude d'impact sur l'environnement. La décision en date du 11 juin 2019, qui restera jointe au présent dossier, acte que le projet de la RD1006 n'est pas soumis à évaluation environnementale.

IV. L'emprise foncière de l'opération

Le projet global et ses interactions s'exerce en majeure partie sur du domaine public puisque s'implantant globalement dans l'emprise actuelle de la RD1006, de ses abords et du carrefour de la Trousse, tant des parties déjà incorporées au domaine public que des secteurs constituant du domaine public de fait mais encore cadastré et appartenant à des collectivités telles que le département ou les communes d'assiette du projet.

Toutefois, les aménagements projetés impactent des propriétés privées tant de personnes physiques ou morales (entreprises ...) que Grand Chambéry souhaite acquérir.

Ainsi le tracé s'exerce (conformément à l'état parcellaire joint au dossier d'enquête parcellaire conjointe) sur

- 2 parcelles appartenant d'ores et déjà à Grand Chambéry (vert) ;
- 31 parcelles propriété du Département de la Savoie ou de la commune de Barberaz, mises à disposition de Grand Chambéry pour la réalisation des travaux objet des présentes (bleu) ;
- 16 parcelles appartenant à 12 propriétaires privés (dont copropriétés, SCI) ou Etablissement public local à caractère industriel ou commercial.

A cet effet, Grand Chambéry a engagé les négociations amiables avec tous les 12 propriétaires impactés.

Des accords ont été obtenus pour les emprises s'exerçant sur 9 parcelles appartenant à 5 propriétaires lesquels sont en cours de régularisation ou de cession (orange) ; ces emprises ne seront pas soumises à l'enquête parcellaire à mener conjointement au présent dossier.

Désormais, 7 emprises, implantées uniquement dans la section ouest de la RD 1006, appartenant à 7 propriétaires privés réparties sur les communes de Barberaz et de La Ravoire restent à acquérir (jaune).

Devant les difficultés à obtenir l'accord des propriétaires restant et compte tenu de la nécessité d'assurer la maîtrise foncière de l'intégralité des emprises impactées par le projet de requalification, Grand Chambéry a décidé d'engager les procédures réglementaires permettant l'acquisition des terrains impactés dont la maîtrise foncière n'est à ce jour par finalisée par voie d'expropriation tout en poursuivant les négociations qui pourraient trouver une solution amiable. C'est à ce titre qu'une enquête parcellaire conjointe est sollicitée de Monsieur le Préfet pour les 7 parcelles restant à acquérir.

V. L'utilité publique

La requalification par Grand Chambéry, dans le cadre de ses compétences, de la section Ouest de la RD1006 et du carrefour de la Trousse un véritable projet intercommunal d'intérêt public.

Il participe également à la mise en œuvre des engagements définis dans le PLUiHD et concourant en ce sens au respect des orientations du S.C.o.T. de Métropole Savoie et à la satisfaction d'enjeux majeurs de nature multiple :

En terme de morphologie urbaine et espaces publics, l'aménagement projeté permettra :

- ✓ de valoriser les berges de la Leysse en préservant les caractéristiques hydraulique de la digue
- ✓ d'apaiser et sécuriser les échanges multimodaux entre la frange sur urbanisée et la RD1006
- ✓ de soulager les secteurs urbains sensibles (résidentiels, équipements publics ...) des nuisances sonores associées au trafic de transit
- ✓ de permettre de fluidifier l'accès multimodal aux secteurs de forte concentration de commerces et services puis aux secteurs de développement urbain soutenu.

En terme de transports individuels motorisés il offrira l'opportunité de :

- ✓ calibrer et aménager la RD1006 pour lui permettre de répondre aux demandes actuelles et projetées exprimées par les transports individuels motorisés
- ✓ réaménager le carrefour de la Trousse pour rationaliser son emprise, affirmer la hiérarchie du réseau et supprimer l'auto-blocage de sa branche est
- ✓ hiérarchiser les axes perpendiculaires pouvant concurrencer la RD1006 pour adapter leurs réglementations et leurs aménagements à leurs statuts à définir
- ✓ garantir l'apaisement des voies de desserte
- ✓ limiter le trafic de transit dans le quartier de la Madeleine

En terme de modes actifs et de transports publics il visera à :

- ✓ assurer une liaison piétonne sécurisée le long de la RD1006
- ✓ permettre le franchissement aisé de toutes les branches du carrefour de la Trousse pour les piétons
- ✓ développer les cheminements piétons sur les axes perpendiculaires de la RD1006
- ✓ faciliter les échanges cyclistes de proximité avec la voie verte de la Leysse
- ✓ améliorer le niveau de service des transports en commun sur la section Garatte/La Trousse et dans la traversée du carrefour de la Trousse

Ni le coût financier du projet, ni les atteintes qu'il porte à la propriété privée ne sont excessifs au regard de l'intérêt public qu'il représente. En outre il est compatible avec les documents d'urbanisme opposables sur les communes d'assiette du projet.

Conclusion

Au vu des éléments renseignés dans la présente notice, l'acquisition de terrains pour ce projet intercommunal répond véritablement à l'intérêt général.

Afin de parvenir à la mise en œuvre de ce projet et pour assurer la maîtrise foncière de l'ensemble des terrains stratégiques, Grand Chambéry, sollicite Monsieur le Préfet de la Savoie, pour l'ouverture d'une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet et des travaux envisagés conjointement à une enquête parcellaire à l'encontre de tous les propriétaires des parcelles restant à acquérir y compris, dans l'attente de la régularisation des actes notariés, ceux avec lesquels des accords sont intervenus sans être à ce jour complètement finalisés. Au regard de l'avancement de ces régularisations, ces propriétaires seront soustraits de la procédure le moment venu.

La déclaration d'utilité publique est sollicitée au nom et pour le compte de Grand Chambéry.

Le présent dossier a été présenté à cet effet au conseil communautaire qui l'a approuvé aux termes de sa délibération du 15 avril 2021.