

# De nombreuses questions

## Sur la forme de cette consultation

Q1- Comment un-e citoyen-ne « ordinaire » peut-il s'intéresser à un tel dossier de 3700 pages et de 676 fichiers truffés de sigles OAP-POA-PADD..., pouvoir comprendre les enjeux et exprimer une opinion sur ce sujet pourtant essentiel qui détermine son cadre de vie et son avenir, jusqu'en 2030 déjà ? N'était-il pas possible de faire plus simple ?

Q2- Les responsables s'interrogent-ils sur la très faible participation des citoyen-nes aux quelques rares réunions préalables d'information ? Malgré quelques efforts de présentation pédagogique, quels enseignements tirent-ils de ces échecs ?

Q3- Pourquoi une enquête publique en pleine vacances d'été , période de faible mobilisation ?

Q4- Pourquoi faire cette enquête publique sur le PLUI-HD de Grand Chambéry quelques mois avant celle du SCOT (Schéma de COhérence Territorial) de Métropole Savoie, territoire « supérieur », alors qu'il est bien rappelé que le PLUI-HD doit être compatible avec le SCOT ? Pourquoi cette inversion du calendrier, totalement incohérente, illogique et juridiquement attaquable ? La procédure de consultation à venir pour le SCOT (début 2020) sera t-elle « ficelée » ?

Q5- Pourquoi aucune référence au SRAEDET (schéma régional d'aménagement) de niveau territorial pourtant « supérieur » ?

Q6- Pourquoi aucune référence au Projet d'Agglomération récemment adopté après une longue procédure de concertation (Fabrique du Territoire) ?

Q7- Pourquoi aucune référence aux nombreux plans et objectifs en cours de Grand Chambéry (Projet Agglo, Schéma agricole, Plan Climat Air Energie, Territoire Energie Positive, territoire « zéro gaspi-zéro-déchets », Cit'ergie, Plan politique de la ville,...) ? Et aucune démonstration de cohérence d'objectifs avec le PLUI-HD proposé ?

Q8- Pourquoi tous ces plans et dispositifs ont-ils des temporalités différentes (2020, 2025, 2030, 2050,...), ce qui nuit à la clarté, aux évaluations de l'efficacité et à la vérification des cohérences ?

Q9- Pourquoi ajouter les volets Habitat et Déplacements qui complexifient et alourdissent ce dossier, et « noient » les enjeux spécifiques précédemment travaillés séparément en profondeur et clarté via le PLH (Plan Local Habitat) et le PDU (Plan de Déplacement urbain)? Pourquoi ce choix, fait également uniquement par quelques agglos en France ?

Q10- Pourquoi imposer un seul scénario de croissance démographique (cf ci-dessous) et ne pas permettre aux citoyen-nes de choisir entre 2 scénarios, choix qui conditionne tout le reste du PLUI-HD ? N'est-ce pas réduire cette procédure démocratique à « faire discuter sur la couleur du papier peint en imposant la maison commune » ?

## Sur le rapport de présentation et le choix de croissance

# démographique

<https://www.registre-dematerialise.fr/document/registerDocument/get/35206/1.3> - Tome 3  
Justification des choix

Pages 20 à 33

Q11- Pourquoi et au nom de quoi quelques élu-es et techniciens s'arrogent-ils le droit de choisir et d'imposer le scénario de croissance démographique de nos territoires, sans le mettre en débat avec les populations, en le présentant comme un fait accompli qui ne peut pas être remis en cause ? Alors que ce choix est fondamental, essentiel pour le reste du PLUI-HD

Q12- Pourquoi ces quelques délégué-es communautaires – sans mandat direct du suffrage universel sur ce sujet – veulent-ils nous imposer leur scénario n°2 de croissance la plus forte (+ 23 500 habitants donc +15 000 logements essentiellement sur 9 communes urbaines, soit + 1,3 % en moyenne dont +2 % pour ces communes urbaines), alors que nous n'arrivons déjà pas à régler correctement nos problèmes de logements, d'équipements publics, de déplacements, de pollution de l'air, d'eau, de déchets, de maîtrise de l'énergie, de dérèglements climatiques liés au GES, d'autonomie alimentaire, de protection de l'agriculture et de la nature en ville,... pour les 137 500 habitants actuels ? Pourquoi cette fascination imposée de la compétition effrénée avec les métropoles voisines et du toujours « plus » de la « grenouille qui voulait se faire plus grosse que le boeuf » ?

Q13- Pourquoi ne pas retenir ou débattre avec les citoyen-nes du scénario n°3 « croissance maîtrisée et rééquilibrée » avec la poursuite de l'évolution démographique déjà forte observée entre 2008 et 2018, et qui garantit à la fois la construction de logements et services pour les habitants actuels (« point mort ») et l'accueil raisonnable et « écologiquement supportable » de nouveaux habitants ?

Q14- Comment accepter l'absence d'arguments fondés justifiant en 3 lignes (p25) le rejet de ce scénario 3 modéré : « *Jugé peu adapté à l'ambition de développement global à l'échelle des 38 communes et face au contexte concurrentiel qui se renforce au sein du sillon alpin, le scénario 3 a été écarté par les élus de l'agglomération* » ?

Q15- Pourquoi avoir numéroté leur scénario en n°2, entre le 1 et le 3, alors qu'il est le plus ambitieux en croissance démographique et qu'il aurait logiquement dû être étiqueté n°1 ? Est-ce un subterfuge de communication pour faire croire qu'il s'agit de la sagesse, de la moyenne, de la modération entre 2 scénarios extrêmes ?

Q16- Pourquoi l'évaluation environnementale (consommation d'énergie et d'eau, production de Gaz Effet Serre et de déchets, ...) extrêmement négative de ce scénario 2 retenu ne le disqualifie pas d'emblée, au nom des engagements en cours à Grand Chambéry et des objectifs affichés dans ce PLUI-HD (PADD et objectifs affichés notamment Axe 1 « cadre de vie de qualité », Axe 2 « une agglo qui s'inscrit au coeur des transitions écologiques et énergétiques de demain », « une agglo engagée et responsable face aux défis du changement climatique ») ?

Q17- Comment accepter la formulation alambiquée et insincère tentant de justifier, malgré cet impact environnemental maximum indéniable, ce scénario 2 (p 32) : « *Le scénario 2 serait, quantitativement, le plus impactant en matière d'utilisation des ressources environnementales. Toutefois, qualitativement, le projet de développement est centré sur le secteur Cluse urbaine et les centralités, ce qui limitera la consommation d'espaces et de fait, les impacts sur les zones les plus vulnérables. De plus, la notion de durabilité et de préservation des ressources est prise en compte dans les thématiques environnementales et urbaines du développement de Grand Chambéry...* » ?

Q18- Pourquoi ne pas avoir proposé un scénario optimal 3bis, avec à la fois le développement maîtrisé du 3 et centré en priorité sur les zones urbaines comme le 2, ce qui rendrait caduc leur argumentation biaisée en faveur du 2 (p33) : « *A contrario les autres scénarios (1 et 3) ne prenaient pas en compte cette notion de territorialisation du développement et proposaient une urbanisation plus diffuse ... donc moins en capacité d'intégrer au mieux les impacts environnementaux* ». Qui veut noyer son chien l'accuse de la rage ...

Q19- Pourquoi réduire les Bauges à un seul terrain de loisirs verts, de récréation et d'aération face aux canicules et pollutions pour les urbains ? Pourquoi ne pas leur permettre de choisir et co-construire un développement maîtrisé mais plus ambitieux de leurs hameaux, permettant plus facilement l'amélioration des services publics, activités économiques et commerces de proximité, des transports publics ou collectifs moins polluants ?

## Sur la cohérence entre le PADD et les actions déclinées dans les autres parties

<https://www.registre-dematerialise.fr/document/registerDocument/get/35209/2.1 PADD>

Q20- Dans quel document et effectué par quel organisme indépendant extérieur peut-on vérifier précisément l'évaluation de la cohérence entre les objectifs vertueux affichés (PADD et autres) et les actions proposées, ainsi que l'efficacité probable de ces actions ?

## Sur le POA Habitat

### SUR LES GENERALITÉS

Q 24: Du fait de la fusion forcée avec le grand territoire naturel des Bauges, les chiffres moyens flatteurs (57 % du territoire en surfaces naturelles et 33 % en surfaces agricoles) ne sont-ils pas trompeurs, masquant la forte urbanisation croissante de la partie urbaine en plaine ?

Q 25: Pourquoi pas de cartographie des terrains déclarés « rendus » à l'agriculture, avec leur qualité agronomique, afin de pouvoir évaluer leur utilisation productive réelle ?

Q 26: Pourquoi afficher la priorité de protéger les terres agricoles et urbaniser des parcelles utilisées par des fermes maraîchères péri-urbaines, au risque de les faire disparaître (Bissy, Sonnaz,..) ?

Q 27: Faut-il densifier plutôt les zones urbaines, les centre-villes, le tissu pavillonnaire, les hameaux en milieu rural, ou plutôt l'ensemble des secteurs de manière équilibrée ?

Q 28: Pourquoi ne pas débattre avec les habitants de ces objectifs de densité, lié au choix d'une forte croissance démographique, déjà mal acceptés ou compris dans les secteurs où ils sont déjà mis en œuvre (Barberaz, Portes de Mérande à Chambéry, centre de La Ravoire,...) ?

**Q 29:** L'objectif affiché de construire 1200 logements /an est-il réaliste, sachant que le Plan Local Habitat précédent n'en prévoyait que 900/an, avec seulement 400/an de réalisés ?

**Q 30:** Comment réussir la densité sans la faire au détriment des indispensables espaces libres, espaces verts naturels ou cultivés ?

**Q 31 :** Pourquoi toutes ces zones U d'un seul tenant, avec très peu d'éléments paysagers protégés ?

**Q 32 :** Si certains secteurs industriels méritent une mutation en logements, services et commerces (Revériaz, Vetrotex,...), pourquoi généraliser cette mutation sur d'autres secteurs qui constituent des petits îlots de respiration dans la ville ?

**Q 33 :** Idem pour les « dents creuses » dont certaines sont des espaces de respiration salutaires, espaces verts parfois plantés de nombreux arbres (ex lacets de Bellevue à Chambéry) ?

**Q 34 :** Pourquoi autoriser des projets de construction « au coup par coup » sans projet d'ensemble concertée avec la population (ex Bellevue) ?

**Q 35:** Pourquoi pas de cartes de recensement des îlots de chaleur avec des préconisations pour les supprimer, en anticipation des effets caniculaires du dérèglement climatique ?

**Q 36 :** Avec des densités et bétonisations excessives , n'y a-t-il pas de risques de difficultés de commercialisation ou de déshérence sur certains secteurs (ex Portes de Mérande à Chambéry) ,

**Q 37:** Quid de la rénovation de l'habitat ancien en centre-ville ?

**Q 38:** Quid des équipements, services public, lieux de rencontre et espaces verts à prévoir avec les logements, non mentionnés, permettant une vision de quartiers vivants et respirables, et pas de simple juxtaposition de logements ?

## **SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES SCÉNARIOS (rapport présentation, chapitre 3)**

**Q 39-** Pourquoi pas d'étude des impacts sur la biodiversité, la trame Verte et Bleue, les zones humides, les ZNIEFF, les parcs, la nature en ville ?

## **SUR LA NATURE EN VILLE**

**Q40 -** Pourquoi aucune protection (N, éléments remarquables,..) pour certains petits parcs et squares à Chambéry (ex coulée verte du Covet, les squares de la MJC, de la MDA, de la rue du Bon Pasteur,...) ?

**Q 41:** Pourquoi les jardins familiaux ou partagés ne sont pas repérés, inventoriés, et protégés ?

**Q 42:** Quid du respect des arbres plantés, en particulier les grands arbres ?

Q 43: Pourquoi aucune nouvelle zone d'aménagement naturel, lieux de rencontre, plantations nouvelles ?

Q 44: Pourquoi pratiquement pas de création d'espaces verts et de jeux en ville, contrairement aux objectifs développement durable et ville respirable ?

Q 45: Pourquoi pas d'OAP sur la trame verte et bleue ?

Q 46: Pourquoi afficher les protections des zones humides mais autoriser des constructions en limite (ex Croix Rouge sur Les Hauts de Chambéry, Joigny sur La Ravoire,...) ?

Q 47: Pour favoriser la nature en ville ne faut-il pas prévoir plus d'espaces verts bien répartis, de prairies fleuries, de parcs potagers et d'arbres fruitiers, de jardins familiaux et partagés, de terrains pour cultiver en ville et préserver les arbres pendant les aménagements ?

Q 48: pourquoi ne pas imposer l'obligation d'intégrer des jardins partagés dans toute nouvelle opération et la végétalisation des terrasses ?

Q 49: Pourquoi ne pas prévoir la réhabilitation et valorisation de l'Albane ?

## Sur le POA Déplacements

<https://www.registre-dematerialise.fr/document/registerDocument/get/35212/3.2 - POA Déplacements et ses annexes>

Les informations relatives au volet « Déplacements » se trouvent principalement dans les documents suivants :

- **Rapport de présentation : diagnostic mobilité**  
[https://www.grandchambery.fr/cms\\_viewFile.php?idtf=15745&path=Tome-1-Diagnostic-et-etat-initial-de-l-environnement-annexe-2-diagnostic-deplacements.pdf](https://www.grandchambery.fr/cms_viewFile.php?idtf=15745&path=Tome-1-Diagnostic-et-etat-initial-de-l-environnement-annexe-2-diagnostic-deplacements.pdf)  
20190221PLUi-1.1.3Diag Deplacements.pdf (18 Mo, 92 p.)
- **POA déplacements :**  
[https://www.grandchambery.fr/cms\\_viewFile.php?idtf=15750&path=Programmes-d-Orientation-et-de-d-Action-Deplacements.pdf](https://www.grandchambery.fr/cms_viewFile.php?idtf=15750&path=Programmes-d-Orientation-et-de-d-Action-Deplacements.pdf)  
20190221PLUi-3.1POA Deplacement.pdf (12 Mo, 279 p. dont 72 p. de POA proprement dit, 76 p. de Schéma directeur cyclable et 131 p. de Schéma directeur d'accessibilité des transports en commun)
- **OAP déplacements :**  
[https://www.grandchambery.fr/cms\\_viewFile.php?idtf=15753&path=Orientations-d-](https://www.grandchambery.fr/cms_viewFile.php?idtf=15753&path=Orientations-d-)

## Dans le rapport de présentation : diagnostic mobilité

Q 50: Pourquoi aucun bilan du PDU précédent (Plan de Déplacement Urbain) de 2004 et aucun objectif chiffré des trafics attendus et des reports modaux dans ce PLUi-HD, ce qui empêche toute évaluation de l'efficacité attendue ?

Le PDU de 2004 avait pour objectif de limiter les déplacements en voiture à leur valeur absolue de 2004, toute croissance des déplacements devant être absorbée par des mobilités alternatives (marche, vélo, TC). Voir PDU p. 11.

Q 51: Pourquoi limiter l'analyse des pratiques de mobilité aux déplacements domicile travail, qui ne concernent à peine que 20% des déplacements et 40% des distances parcourues, et qui sur-représentent les déplacements longs, donnant ainsi une image biaisée et incomplète ?

Q 52: Pourquoi ne pas avoir mis à jour l'enquête ménages « déplacements » réalisée en 2007, pour disposer d'une vision des évolutions et état des lieux complets ? Il s'agit d'une lacune majeure dans l'élaboration de ce PLUi-HD.

Q 53: Pourquoi certains documents graphiques sont-ils de si mauvaise qualité, parfois illisibles ?

Q 54: Pourquoi la carte p.8 ne représente-elle pas les flux entre les agglomérations de Chambéry et Annecy, alors qu'ils sont mentionnés p. 7 ? Et pourquoi aucune de ces deux pages ne mentionne les flux entre Chambéry et Genève ?

Q 55 : Pourquoi l'attention des décideurs se concentre-elle sur les zones d'activité (Technolac, Alpespace, Hexapole,...) alors qu'elles ne représentent que moins de 4% des emplois des actifs de l'agglomération (p17)

Q 56 : Pourquoi n'apparaissent pas dans les principaux points noirs pour les cyclistes (p. 55) certains dossiers recensés, notamment :

- l'absence de traversée de Chambéry sur voie protégée (axe de la Leysse et de Caffé à Curial)
- l'absence de double sens cyclable rue Sommeiller
- l'absence d'équipement sécurisé sur le pont des Amours
- l'absence de bandes cyclables continues sur l'axe majeur RD 1006 entre la Trousse – La Ravoire – Challes – St Jeoire

Q 57 : Pourquoi pas d'analyse critique de l'offre de transport au regard des besoins et des enjeux, et seulement des constats où l'existant et les projets sont mélangés, avec des relevés de fréquentation qui datent de ... 2014 ?

Q 58 : Pourquoi pas de mention détaillée des évolutions de fréquentation liées à la refonte du réseau de bus de 2016 ?

Q 59 : Concernant le thème de la circulation apaisée, pourquoi ce constat de peu de zones de rencontre mais rien sur les zones 30 (à étendre) ?

Q 60 : Concernant les phénomènes de congestion réguliers (p 42) entre 8-9h et 18-19h, quels éléments pour cette affirmation générale et non quantifiée ?

Q 61 : Concernant l'affirmation d'un centre-ville largement piétonisé (p45), quelles données chiffrées et quelle définition entre « centre » et « hyper-centre » ?

Q 62 : Concernant le ratio des linéaires d'aménagement cyclables (p. 47), ce chiffre de 0,7 mètres linéaires d'aménagement cyclables par habitant ne correspond-il pas à la limite basse d'une ville cyclable, donc pas assez ambitieux ?

Q 63 : Pourquoi limiter l'analyse de fréquentation du réseau à l'avenue verte, effectivement sensible aux aléas météo, alors que d'autres compteurs existent ?

Q 64 : Pourquoi pas d'analyse sérieuse de l'accidentologie (p54), limitée à 2014 et sans localisation des accidents ?

Q 65 : Concernant la saturation de certains parkings de centre-ville en heure de pointe liée au trop grand nombre d'abonnés (p. 67), pourquoi alors rien n'est-il prévu pour opérer un report vers les Parcs-Relais P+R (Cassine, Trousse ou autres) ? Pourquoi au contraire vouloir construire un nouveau parking silo de 480 places quai Ravet proche de l'hyper-centre ?

Q 66 : Concernant la saturation des stationnements sur voirie (p68) du fait d'un usage abusif (trop long, sans payer,...), pourquoi justifier le besoin de nouvelles places plutôt qu'agir sur ces mauvais comportements ?

Q 67 : Concernant le bilan économique du stationnement payant (p 69), le contrat avec Q-Park n'est-il pas un bradage majeur du service public du stationnement ?

En effet, le bilan économique du stationnement payant est édifiant : 3 M€/an de recette pour 1 M€/an de dépenses, soit un gain net de 2 M€/an, soit 60 M€ sur les 30 ans du contrat Q-Park. Cela représente un bilan de 40 M€ sur 30 ans en décomptant les travaux Ravet + Cassine. Or le Contrat prévoit un versement de Q-Park à la Ville de l'ordre de 15 M€. L'équilibre du Contrat correspondrait donc à environ 25 M€ de travaux de régénération sur les ouvrages, soit quasiment un doublement des investissements auparavant réalisés par la Ville !!

Q 68 : Pourquoi n'y a-t-il pas d'inventaire du stationnement public sur l'agglomération, annoncé comme « à suivre » (p71) ?

Q 69 : Pourquoi cette contradiction entre ces conclusions intéressantes sur le stationnement (p. 72) - à savoir une utilisation de l'offre publique (occupation, rotation) démontrant un très gros potentiel d'optimisation de sa gestion - et ces projets de stationnements supplémentaires en centre-ville ?

Q 70 : Concernant les livraisons trop fréquentes en centre-ville liées à la taille trop petite des locaux de stockage (p78), pourquoi ne pas regrouper ces locaux en plaçant le « front office » sur toute la largeur du nouveau lot ainsi constitué et plaçant le « back-office » en profondeur ? En outre, si cela ne ferait peut-être pas augmenter le nombre de commerces de centre-ville, cela diminuerait la sensation de vacances commerciales depuis la rue.

Q 71 : Pourquoi aucune mention et chiffrages des capacités gigantesques de stationnement

sur les zones commerciales ?

Q 72 : En matière d'auto-partage (p. 89), une voiture Citiz ne fait-elle pas plutôt en moyenne 20 000 km/an, et pas les 5.000 km/an/véhicule annoncés ?

## Dans le POA déplacements

Q 73 : Pourquoi, à la différence du PDU de 2004 (p 11), aucun objectif chiffré en valeur absolue (nombre de déplacements, distances des déplacements, émission de polluants...) et relative (part des différents modes de déplacements en 2020, avec un objectif 2035 et des jalons 2025 et 2030) ?

Q 74 : Pourquoi aucun calendrier, que de vagues indications du genre « court terme » ou « moyen terme » pour crédibiliser ces intentions, louables pour la plupart ?

Q 75: Concernant la mise en œuvre de freins au mitage de l'habitat et de la densification près des axes principaux de transport en commun, pourquoi toutes les opérations récentes (ex sur les Monts, à Jacob, Puits d'Ordet à La Ravoire,...) ne s'inscrivent-elles pas dans cette logique ?

Q 76 : Concernant l'objectif de développement de quartiers mixtes (p8) avec habitat, bureaux, commerces, mis à part quelques exceptions (Vetrotex, Cassine,...) pourquoi si peu d'action de ce type ?

Q 77 : Pourquoi si peu d'exigences dans le traitement « qualitatif » des zones commerciales existantes ?

Q 78 : Concernant la question d'un centre d'échange unique pour les bus (p13), les arguments de la protection du secteur sauvegardé de la ville centre et des restrictions de circulation de la future Loi sur les mobilités sont-ils étayés et recevables ?

Q 79 : Concernant l'accès multimodal aux lieux de centralités (p18), pourquoi aucune indication précise n'est donnée sur la réalisation du principal parc de rabattement évoqué, celui de la Cassine ? Et le projet de parking Ravet (480 places en hyper-centre) est en pleine contradiction de ce principe !

Q 80 : Concernant les actions dans le domaine ferroviaire (p24), l'objectif du développement de la desserte sur la Combe de Savoie, l'Avant pays et la vallée de l'Isère est intéressant mais comment l'Agglo peut-elle le réaliser ? Est ce sa compétence ? Idem pour la réouverture des gares (Cognin, Viviers-du-Lac, Chignin...) ou l'ouverture de nouvelles haltes ferroviaires? A quelle échelle de temps, à quels coûts ?

Q 81 : Concernant les pôles multimodaux (p26), pourquoi évoquer de façon ambiguë la question de la gare routière ?

Q 82 : Concernant l'étude de la réalisation de couloirs de bus sur avenue des Ducs, projet de l'ancienne municipalité annulé par les successeurs, pourquoi ne pas reprendre les études déjà réalisées ?

Q 83 : Quid es projets de transport par câble direction Chambéry le Haut et plateau nordique ?

Q 84 : Quid de la création de liaisons de TC rapides vers les pôles d'activités ?



Q 85 : p. 35 Concernant la relance d'un contournement autoroutier (p35),a comment affirmer sa ré-inscription au SCOT alors qu'il a été abandonné par l'État en 2014 (p40) ?

Q 86 : Concernant le P+R de la Trousse (p 52), pôle majeur de rabattement automobile et de multimodalité, pourquoi son renforcement n'apparaît pas fortement dans le projet actuel de réaménagement du carrefour de la Trousse ?

Q 87 : Quel est le calendrier, quels sont les priorités dans l'inventaire des projets d'infrastructures (p70) ?

Q 88 : Pourquoi rien sur la pacification de la voirie (extension zone 30, zones de rencontre, code de la rue, itinéraires protégés piétons,...) alors que l'enjeu est soulevé dans le diagnostic ?

Q 89 : Pourquoi rien sur le transfert des actifs qui stationnent vers d'autres modes de déplacement ?

Q 90 : Comment intervenir dans des domaines qui ne relèvent pas ou peu des compétences de Grand Chambéry, comme le projet contestable de transfert-privatisation de la VRU à APRR ou la coordination mobilité ?

Q 91 Comment et où Grand Chambéry démontre la conformité du POA avec les obligations réglementaires en matière de baisse du trafic et avec la sécurité des déplacements), sachant que certaines actions sont en contradiction avec ce principe (cf évaluation environnementale p278) ?

## **Dans le schéma directeur cyclable**

Q 92 : Quelles actions pour ces généralités (p1 à 8) pleines de bonnes intentions ?

Q 93 : Quel traitement du « point noir » cyclable rue Sommeiller (p 10) ?

Q 94 : Quelles échéances de réalisations des différents projets (jusqu'à p 25) ?

Q 95 : Quelles propositions pour le « point noir » des abords du site Ravet (p48) ?

## **Dans le schéma directeur d'accessibilité des transports en commun**

### **Dans l'OAP déplacements**

Q 96 : Concernant les normes de stationnement vélo (p 9) sur la voie publique et dans les logements, ne sont-elles pas nettement insuffisantes, ne prenant pas en compte ni l'espace de dégagement pour y accéder, ni les nouveaux usages (VAE, remorques, vélo-cargo,...), ni les objectifs ambitieux de développement des déplacements vélos ?

Nécessité de s'aligner sur les recommandations détaillées de la Fubicy, et de se concerter avec les associations d'usagers ( Roue Libre <http://rouelibre.nt/>)

## **Dans les OAP sectorielles**

Q 97 : Pourquoi pas de mention des moyens de déplacement dans les OAP sectorielles hormis des flèches sur des principes d'accès (voiture) aux zones à aménager ou l'existence d'arrêt de bus à proximité ?

## **Dans l'OAP Plateau de la Leysse**

Q 98 : Concernant La Féclaz (p44 à 48), pourquoi aucune mention sur les alternatives à la voiture individuelle pour y accéder ?

Q 99 : Concernant Saint-Jean d'Arvey (p65 à 80), pourquoi rien sur les déplacements, alors que la commune est traversée par la route d'accès à La Féclaz cause d'encombres, d'insécurité et de pollutions ?

## **Dans l'OAP cœur des Bauges**

Q 100 : Concernant les Bauges, pourquoi aucune mention de déplacement hormis un recensement des places de stationnements dans les villages ?

## **Dans les règlements stationnement voiture**

Q 101 : Concernant les Zone Uc, au regard des objectifs du PLUI-HD, le minimum préconisé de 1,3 places par logement n'est-il pas à revoir à la baisse, avec modulation par logement, et limitation par un taux maximum ?

Q 102 : Concernant les Zones Ug/Uh, au regard des objectifs du PLUI-HD, le minimum de 1,6 places par logement, n'est-il pas à revoir à la baisse, avec modulation par logement et limitation par un taux maximum ?

Q 103 : Concernant les Zone Ud minimum, au regard des objectifs du PLUI-HD, le minimum de 2 places par logement, n'est-il pas à revoir à la baisse, avec modulation par logement et limitation par un taux maximum ?