

Compte-rendu détaillé du débat « Boisse » du 11 juin organisé par le MCGC

- Présentation par Brigitte du MCGC et de ses nouvelles raisons d'être (cf son doc disponible sur le site)
- Présentation par Paul, du projet tel que compris et décortiqué par le MCGC (cf son doc + diapos sur le site)
- Présentation du projet par Isabelle Dunod, adjointe au maire de Chambéry chargée de la mobilité durable (cf ses diapos sur le site) et par Alain Caraco, vice-président de Grand Chambéry chargé de la mobilité (cf ses diapos sur le site)
- Présentation des points de vues de citoyen·nes et d'usager·es :

- Anne-Marie Gérardot de l'association CCQP (quartier de la gare)

Association créée contre le plan de déplacement urbain et surtout contre l'absence de concertation sous la précédente mandature. Au sujet des platanes de la Boisse, nous avons été vent debout contre l'abattage de ces 35 ou 41 platanes (les chiffres varient). Nous trouvons cela absolument insupportable, sauf s'il est avéré par plusieurs expertises qu'ils sont malades et ne peuvent pas rester tels quels. Mais cela est réellement quelque chose à prouver. Nous avons rencontré les élus, Alain Caraco et Isabelle Dunod. Nous avons décidé de participer à un collectif et à une pétition dont nous nous sommes ensuite retirés en attendant cette réunion. Car nous attendons des éclaircissements sur l'idée qu'on pourrait garder ces platanes, qu'on pourrait revoir le plan de circulation. Nous sommes conscients des difficultés mais nous sommes vigilants.

- Laurent Juratic, spécialiste des arbres

Je ne suis pas directement dans le Groupe National Sauvegarde des Arbres (GNSA), mais Jocelyn Dieudonné qui devait intervenir n'a pas pu, au dernier moment. Je vais simplement rappeler l'intérêt de conserver des arbres adultes en milieu urbain.

L'arbre, premièrement, est un climatiseur naturel extraordinaire parce que le feuillage arrête le rayonnement solaire d'une part et d'autre part, il évapore au niveau des feuilles. Et lorsqu'un litre d'eau est évaporé, ça fait baisser de 2°C environ mille mètres cubes d'air. C'est pour ça que l'ombre sous un arbre est beaucoup plus fraîche que sous un parasol. Avec le réchauffement climatique, je ne vous fais pas de dessin. L'arbre, c'est aussi un purificateur d'air sous deux formes : il fixe des polluants gazeux comme l'ozone ou le dioxyde de soufre et les restitue dans le sol lorsque les feuilles vont tomber au sol à l'automne et seront réabsorbées par le sol.

Deuxièmement, le feuillage arrête un certain nombre de particules fines, qu'il fixe et restitue au sol au moment des pluies. Au lieu d'être dans l'atmosphère et de nous envahir les poumons, c'est l'arbre qui s'en charge. Il séquestre aussi du gaz carbonique avec un système au niveau des feuilles : grâce à l'énergie solaire, il casse la molécule de CO₂ en oxygène qu'il restitue dans l'air et en carbone qu'il va transformer en sucre puis en bois. Le bois permet de stocker du carbone. Un mètre cube de bois c'est 1 tonne de CO₂ capturée. Plus l'arbre est grand, adulte, plus l'effet séquestration du gaz carbonique va être important (car c'est au niveau des feuilles que ça se joue).

Il y a un phénomène qu'on voit peu c'est la gestion des eaux pluviales. On est avec des épisodes pluvieux de plus en plus fort et l'arbre permet une meilleure gestion des eaux pluviales puisqu'il arrête une fraction (1/4 à peu près des précipitations) qui redescendent dans le sol le long des branches et du tronc et une partie s'évapore. Enfin quand on a des arbres en ville, en général le goudron n'est pas complètement contre le tronc, et donc ça laisse une partie de sol qui est perméable.

Et puis l'arbre est un formidable lieu pour la biodiversité puisque des mammifères, des insectes, des animaux et des végétaux de toutes sortes, à la fois au niveau des racines, du tronc, et de sa tête.

De tous ces phénomènes, on voit bien que plus l'arbre est développé, plus son apport pour le bien être en ville sera important. A notre avis, il est important de conserver tous les arbres adultes dès lors qu'ils sont sains et qu'ils ne présentent pas de danger pour la population.

Il faut anticiper l'avenir car le changement climatique s'accélère, et donc il faut planter planter, planter, pour aujourd'hui et pour l'avenir. Par exemple, si vous regardez au Biollay, les arbres ont une soixantaine d'années, l'âge des bâtiments, les tilleuls y sont tout juste adultes, maintenant ils ont devant eux 60 ans à

prosperer. Donc il faut prévoir l'avenir, nos enfants et petits-enfants seront bien contents d'avoir une ville complètement végétalisée. Merci.

- Jérôme Petit de l'association Rue De l'Avenir

Je suis correspondant local de l'association Rue de l'Avenir : association francophone (belge, suisse, française) qui milite pour faire de la rue un espace de vie avec trois axes : sécurité, convivialité, santé. Elle regroupe des citoyens, des techniciens, des associations, des élu.e.s et des collectivités.

Je suis également ingénieur transport, consultant en mobilités durables depuis plus de 20 ans.

Je ne reviendrai pas sur la question des arbres, qui à la fois nous rassemble, mais aussi qui cristallise le problème, même si évidemment la question des arbres en elle-même est très importante, notamment dans un quartier qui va accueillir davantage de vie, de population à l'avenir. C'est un élément important d'agrément dans un quartier en développement.

Mais peut être que ces arbres cachent une forêt, qui est pour moi la poursuite d'un mode de développement dans l'aménagement urbain, que ce projet illustre bien, puisque l'objectif principal est de fluidifier les accès au centre-ville de Chambéry sur une de ses entrées majeures pour tout le monde, tous les modes de déplacement.

Est-ce qu'on ne se trompe pas un peu d'objectif en raisonnant comme ça ?

Les personnes qui travaillent dans la mobilité urbaine savent qu'on raisonne comme ça depuis plus de 40 ans et on crée des alternatives, de l'offre en se disant que les personnes pourront choisir. Mais en réalité, les gens ne choisissent pas : en grande majorité, et nous tous et en tout temps, choisiront ce qui est le plus pratique. A partir du moment où on offre de la capacité, de la vitesse à la voiture, elle est généralement utilisée. Donc, à travers ce projet, on commence par chercher à fluidifier le trafic automobile : on rajoute de la performance à l'accès au centre-ville de Chambéry en voiture et comme des techniciens compétents travaillent aussi pour améliorer la performance des transports en commun et depuis plusieurs années, on a des bonnes conditions de déplacement à pied et à vélo sur les projets routiers, un peu aidé par la réglementation. On peut avoir confiance dans les capacités des techniciens et des élus à produire un aménagement qui soit pertinent pour tout le monde. Mais du coup ça prend de la place, et les arbres en pâtissent.

Le résultat c'est aussi qu'on dimensionne ces projets sur des croissances de trafic importante parce qu'on est là sur une augmentation de 20 à 30% du trafic en entrée de Chambéry.

Quelques chiffres : ça fait quand même 10 000 véhicules/jours et si on regarde la surface que ces véhicules prennent parce qu'il faut bien les garer, c'est 200 000m² avec lesquels on pourrait faire beaucoup de choses en centre-ville : des parcs, du logement, ... Ce sont des enjeux importants.

Est-ce que c'est désirable ? Ne sommes-nous pas tous partants pour diminuer le trafic ? N'est-il pas nécessaire de se poser collectivement des limites à l'utilisation de la voiture, qui est quand même plus qu'un objet, c'est un peu une extension du domicile (on est encore un peu chez soi quand on est en voiture, c'est pour ça que c'est aussi attractif) ? Faut-il s'en remettre à une somme d'arbitrages individuels, ou faut-il créer des limites ? Je pense que la collectivité est là pour ça ! Et sans attendre des alternatives, qui sont déjà là : Chambéry est une ville très bien équipée en transports en commun, et de mieux en mieux ; très bien équipée aussi globalement en aménagements cyclables, et de mieux en mieux également.

- Alexis Chareyron de l'association Roue Libre, qui fait la promotion du vélo à l'échelle de la Savoie (cf diapos sur site).

Aujourd'hui ce projet avenue de la Boisse, très routier, est déjà bien avancé. Des équipements cyclables sont prévus. Roue Libre souhaite des équipements cyclables sur d'autres axes de Chambéry, et en particulier l'axe « Cognin-centre-ville de Chambéry en passant par Caffé-Monge ». On a fait la présentation aux élus de Chambéry et Grand Chambéry d'un aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle sur cet axe là. [...coupure d'enregistrement...]

Concernant la liaison entre les quartiers Vetrotex/Boisse et Cassine, la jonction est compliquée. Roue Libre a fait un courrier à la mairie le 9 mars 2021 contenant des propositions, mais l'association reste dans l'attente d'une réponse.

- Jérôme Rebourg de l'Association pour le Développement des Transports en Commun (ADTC) :

Aujourd'hui, seulement 22% des chambérien.nes qui vont à Technolac prennent le bus, donc 77% y vont en voiture, et 1 petit % y va à vélo. Technolac aujourd'hui, c'est pas loin de 10 000 étudiants et employés,

qui proviennent majoritairement de Chambéry. A la rentrée, la ligne A va être prolongée jusqu'au Bourget du Lac (cela avait été supprimé en 2015). Cela va représenter 5000 habitants de plus.

Ce n'est pas du fait du coût de l'abonnement de bus, qui est bien inférieur aux frais de la voiture ; mais c'est surtout car cette ligne-là n'est pas assez attractive. Aujourd'hui, il n'y a aucun aménagement pour les bus entre Technolac et l'entrée de Chambéry et pourtant il n'y a rien de tel pour inciter les automobilistes à laisser leur voiture au profit du bus lorsque celui-ci a des voies réservées et double les voitures dans les bouchons.

Depuis 15 ans, nous demandons au Département des aménagements autour de Technolac, mais rien n'est fait. Et au contraire, les seuls aménagements qui ont été faits sont pour que les bus ne gênent pas les voitures... (cf. 4^{ème} rond-point qui vient d'être inauguré autour de Technolac...).

Pourtant si on améliore l'attractivité de cette ligne, on peut, si on augmente la fréquence aux heures de pointe, au lieu de laisser les bus dans les bouchons, on peut facilement arriver à un report de 1000 voitures supplémentaires par jour vers les transports en commun.

Les conséquences d'un projet comme ça sont très importantes pour le Bilan Carbone. Un trajet aller-retour Chambéry Technolac, c'est environ 2kg de CO2, donc par an ça fait 400kg à peu près, ce qui fait à peu près 10 arbres. Si on enlève 1000 voitures entre Technolac et Chambéry, c'est donc un gain de 40 tonnes de CO2 par an, ce qui n'est pas négligeable du tout. [...coupure de l'enregistrement...]

L'intérêt des arbres : c'est extrêmement important en zone urbanisée, et les dégâts sur la place de la gare m'ont vraiment désolé... Mais la zone en question aujourd'hui n'est pas du tout urbanisée et vu le bruit de la circulation et de la voie ferrée, ce n'est pas non plus une zone de promenade. Donc je ne pense pas qu'il y ait un enjeu majeur pour les arbres là-dessus.

- Questions du chat, relevées par Victorine.

Réponse de Isabelle Dunod, sur la marge de manœuvre de la mairie et autres questions :

C'est une vraie question ! Honnêtement, il est clair qu'on est sous contraintes, et le projet est très engagé. La Ville est liée avec des partenaires co-financeurs (agglomération et département) par des conventions. La décision de ne pas lancer les marchés pour finaliser ce projet dans le calendrier prévisionnel leur a été annoncé il y a peu de temps. Ce n'était pas simple de dire à nos partenaires qu'on n'avait pas l'intention de terminer le projet comme prévu initialement.

J'espère qu'on pourra trouver une solution alternative satisfaisante, qui réponde aux attendus/objectifs identifiés précédemment et qui sont représentatifs des enjeux de végétalisation/nature en ville, modaux avec le renforcement des transports en commun et des circulations des vélos.

Mais il faudra que cette solution soit validée par nos partenaires. Si la solution trouvée convient à la Ville mais pas à nos partenaires, il faudra rechercher une solution alternative qui convienne. C'est un vrai sujet.

Par ailleurs, Jérôme Petit (Rue de l'Avenir) l'a évoqué : nous n'avons absolument pas l'intention de faire entrer 10 000 voitures de plus par jour en ville. Au contraire, nous souhaitons (et on aura besoin de toutes les bonnes volontés pour cela) supprimer des centaines de places de stationnement en voirie. Il faut que l'on reconquière de l'espace public et que l'on mette les voitures qui continuent à entrer en ville, là où elles doivent être : dans les ouvrages dont on hérite. Tout en sachant qu'il faut aussi diminuer le volume de voitures qui entrent en faisant du report modal

Pour répondre aussi à Alexis Chareyron (de Roue Libre) sur les questions cyclables, dans un autre secteur de la ville, on a avancé sur une première phase de la liaison cyclable entre Caffé et Monge. C'est un projet de liaison provisoire (sur lequel j'ai beaucoup travaillé personnellement), désormais prêt à être proposé en concertation et que j'aimerais mettre en service pour la rentrée scolaire : le principe est de neutraliser toute la contre-allée, de passer par le passage Charlety, depuis porte Reine jusqu'au giratoire Monge. Ce n'est pas encore la grande liaison idéale de toute l'avenue de Lyon, mais c'est déjà un maillon manquant provisoire intéressant.

Par rapport à ce que disait Jérôme Petit sur la fluidification de l'entrée de Chambéry, l'objectif est qu'il y ait moins de voitures arrêtées sur la VRU, en fluidifiant l'entrée. Mais le projet dévie quand même fortement le flux : on ne pourra plus entrer directement dans la Boisse, il faudra faire le tour par l'avenue du Grand Verger et revenir par le nouveau pont, pour aller vers le centre-ville. On sera incité à passer par l'avenue du Repos et les giratoires vers le Centre funéraire.

Le pont comportera trois voies sortantes + une voie bus à contresens qui va permettre à la ligne 2 de rentrer dans Vetrotex directement. La traversée de ce boulevard, se fera avec un feu prévu vers Leclerc, et ne sera peut-être pas facile pour les cycles, je suis d'accord avec Alexis là-dessus.

Réponses d'Alain Caraco à plusieurs questions :

Ce qu'on a appelé pendant longtemps « l'enquête ménages-déplacements » (EMD) s'appelle maintenant l'enquête mobilité certifiée CEREMA (=EMC2) mais c'est la même chose.

C'est quelque chose qu'on aurait volontiers lancé en 2021 mais il faut le faire dans une situation aussi normale que possible et l'année 2021 est une année de sortie de crise, on peut supposer que ça va s'apaiser à partir de septembre mais il faut un peu de recul. Donc pour le moment, notre projet c'est le relevé des données, des enquêtes soit en face à face soit par téléphone avec du complément de questionnaires en ligne, qui auront lieu de janvier à mars 2022 et le temps de traitement est assez long et on aura des résultats utilisables vers la fin de l'année 2022.

On utilise ce type d'enquêtes car c'est une méthodologie nationale qui est utilisée depuis plusieurs années, qui évolue lentement dans le temps (avant, personne ne parlait du covoiturage ou du vélo à assistance électrique). En utilisant toujours cette même méthode, on peut comparer les enquêtes aux anciennes (nous en 2006 avec résultats en 2007) et de se comparer aux autres territoires.

Cette étude n'est pas sur « Grand Chambéry » mais sur « Métropole Savoie + Avant pays savoyard » = communauté d'agglomération de Chambéry, d'Aix les Bains, communauté de communes de Cœur de Savoie + les trois intercommunalités qui forment l'avant pays savoyard. Cela correspond globalement à un grand bassin de mobilité.

Sur la question liée aux changements de comportement

Le télétravail qui était très timide avant la crise sanitaire va prendre une place de plus en plus importante. Mais il ne faut pas se leurrer non plus, tous les métiers ne sont pas télétravaillables et pour la vie d'équipe notamment, tout le monde ne veut pas télétravailler à 100%.

Les études jusque-là disent que le télé-travail va faire baisser les flux entre 7 et 11% selon les études, c'est-à-dire environ 10%. Le point positif c'est que ça va faire baisser les flux en heure de pointe. Également, l'effet rebond est que les gens qui ont une résidence secondaire ou qui sont mal logés dans du trop petit pourront assez facilement être tentés de s'installer plus loin car ils feront le trajet moins souvent. Donc on n'a pas encore de vision globale de tout ça. Mais si les flux baissent en heure de pointe, c'est déjà quelque chose car l'heure de pointe c'est ce qui fait la dimension du système (routier ou transport en commun).

Pour l'attractivité des transports en commun, la baisse des flux en heure de pointe est également intéressante, car il seront plus confortables qu'avant la crise sanitaire.

On a eu également, un énorme boom à Chambéry comme ailleurs, du vélo et notamment du vélo à assistance électrique (VAE) en particulier depuis le premier déconfinement. Et on va faire ce qu'il faut pour que cela perdure.

Une autre question parlait de la prise de conscience climatique .

Je ne suis absolument pas convaincu qu'il y ait une corrélation entre la crise sanitaire et la prise de conscience climatique. Il y a une vague de fond de prise de conscience, qui avance trop lentement face à l'ampleur du problème, mais qui progresse. Mais je n'ai pas de raison de penser que la crise sanitaire va accélérer cela.

NB : Comme le temps est un peu dépassé pour faire des ateliers : vote collectif des participant.es entre

- Continuer les échanges autour des questions du tchat en annulant les ateliers
- Soit maintenir les ateliers comme prévu.

A l'aide des petits logos, vote qui consacre de poursuivre les échanges en annulant les ateliers.

Concernant la communication publique de l'expertise sur les arbres, réponse d'Isabelle Dunod :

Nous préparons les supports de présentation, des plans lisibles du projet tel qu'il est prévu, et l'expertise

sanitaire des arbres. Cela doit être communicable et mis en ligne sur le site de la ville. Mon objectif est d'être dans la transparence.

Sur cet état sanitaire des arbres, et pour répondre au débat sur une contre-expertise, je voulais ajouter qu'il est plus alarmiste que l'état sanitaire sommaire qui avait été fait, visuellement uniquement, sans investigations par nos services. J'en ai été surprise. Nous avons suspendu la finalisation de ce projet alors qu'il semblerait qu'il faille abattre la moitié des arbres dans les 5 ans.

Il y a des vraies questions qui sont posées sur le report modal, sur l'offre de TC, je suis intervenue en conseil communautaire dernièrement pour demander « un choc d'offre », c'est à dire augmenter les cadences, les amplitudes horaires des TC, et développer des parkings relais, etc...

On a le même problème de circulation de l'autre côté de la ville, rue de la République, rue Michaud. Pour ma part, je suis tout à fait pour booster ce report modal pour diminuer le volume de circulation automobile en ville.

Sur la place de la nature en ville, on s'est engagés dans notre programme à planter 3000 arbres, ce qui ne veut pas dire qu'on va commencer par en couper 2000, Il s'agit d'augmenter la place de la nature en ville, on a un projet ambitieux qui va débiter cet été de végétalisation des cours d'école.

Diminuer la place de la voiture en ville en reconquérant des espaces de circulation et de stationnement dédiés aujourd'hui à la voiture, c'est ce qu'on souhaite. Mais il faut négocier pour cela avec les autres usagers de la ville, avec les commerçants, les artisans, les livreurs, ce n'est pas simple... chacun a ses propres contraintes.

Questions du tchat :

- Envisager plus de parking relais en extérieur de ville et des lignes de bus plus fréquentes, ainsi que des pistes cyclables correctes et sécurisées ?
- Quid de la gratuité des bus qui permettrait un énorme report modal ?
- Etude d'impact environnemental et social de ce projet : y en a-t-il eu une de faite ?
- Echanges sur le tchat sur une nouvelle contre-expertise sanitaire plus ou moins souhaitable
- Pourquoi ne pas envisager d'interdire aux voitures d'entrer dans Chambéry, avec les parkings relais ?
- Qu'en est-il de la suppression d'une voie pour les voitures dans le projet de l'avenue de la Boisse, pour permettre potentiellement d'épargner les arbres ?
- Etudes avec Grand Lac sur le bassin de vie ?

Réponses par Alain Caraco :

-Sur les pistes cyclables en site propre, je pense qu'on est en train d'évoluer en matière de doctrine, notamment parce qu'il y a plus de cyclistes qu'à une époque. On a beaucoup fait de bandes cyclables, qui dans certains cas font très bien l'affaire. C'est une question de volume, d'importance du trafic. S'il n'y a pas trop de trafic et pas trop rapide, la bande cyclable convient généralement, même si pas partout. Sur les grands axes fréquentés par les cyclistes, les grandes liaisons, les pistes cyclables sont nécessaires, inévitablement qui deviendront de plus en plus large. Parce que plus il y a de cyclistes, plus il y a de cyclistes débutants, plus il y a d'enfants, de personnes âgées... Il y a un gros travail à faire de ce côté-là.

Les pistes cyclables relèvent de l'agglomération, Grand Chambéry. Lors du mandat précédent, on avait un budget moyen de 700 000 € par an pour faire des aménagements cyclables. On est partis sur un budget de 1 100 000 € par sur le budget propre des transports, auquel s'ajouteront des suppléments pour quelques grosses opérations, notamment l'avenue des Ducs de Savoie. Si on avait plus de crédit, on aurait quelque peine à produire aujourd'hui, parce que on est dans un monde juridique très encadré, avec des études à faire, des marchés à passer et pour produire plus, il ne nous faudrait pas seulement des crédits pour faire des aménagements cyclables, mais aussi pas mal de personnel en plus pour y arriver. Ceci est un facteur limitant.

Néanmoins, on a plusieurs grands projets : Isabelle a parlé notamment de Caffé-Curial. Les pistes cyclables sont une vieille histoire à Chambéry, elles ont commencé sous le mandat de Francis Ampe, de 1977 à 1983. Le plus facile à faire a été fait très vite. Le plus difficile à faire est la traversée de l'hypercentre. Les deux grands axes les plus importants sont l'avenue des Ducs : on

a sorti un budget de 900 000€ pour faire l'avenue des Ducs, avec lesquels on ne fera pas tout côté agglomération, une partie relève plus de l'ambiance paysagère urbaine et là c'est la ville qui rajoutera mais on va faire quelque chose pendant ce mandat, en deux phases : une provisoire qu'on attaquera dès la livraison du parking Ravet, en gagnant de la place sur le stationnement qui est aujourd'hui sur la couverture de la Leysse, l'objectif c'est de laisser quelques places d'arrêts minute ou de livraison, mais sinon de supprimer tout le reste.

L'autre axe dont parlait Isabelle c'est la liaison, qui a été faite en bandes cyclables, qui va de Cognin à la place Caffé au rond-point devant la préfecture, qui est aménagé plutôt bien à partir de devant le lycée Monge et qu'entre les deux, il n'y a rien. L'objectif est donc de faire, très vite et si possible cette année, un aménagement provisoire mais de bonne qualité de ce côté-là.

- Sur le fait qu'il y a eu un gros boom du vélo au premier déconfinement de 2020, cela nous aide beaucoup, y compris à convaincre des gens qui ne l'étaient pas vraiment de mettre des crédits là-dessus.

Cela me permet aussi de rappeler ce qu'est la majorité de Grand Chambéry : sur 82 conseillers communautaires, les chambériens qui sont au conseil communautaire sont 30, dont 23 de la majorité. C'est-à-dire que notre poids est relatif. Dans quelques communes non-chambériennes, il y a des gens qui sont convaincus comme nous, mais sinon, notre poids au conseil communautaire est entre un gros tiers et 40% à peu près. Donc on n'a pas vraiment les mains libres pour faire comme on voudrait... on doit négocier en permanence avec nos partenaires, et cela prend du temps.

- Concernant la gratuité des transports en commun : la gratuité seule ne produit pas de report modal, ou alors légèrement des piétons vers les transports en commun et ce n'est pas le report modal qu'on souhaite. Les opérations de gratuité qui ont vraiment conduit à un report modal ont toutes été combinées à une forte hausse l'offre de transports en commun, c'est-à-dire qu'on a mis beaucoup plus de bus. S'il n'y a pas de hausse de l'offre, mis à part quelques semaines d'aubaine et de découverte, le soufflé retombe très vite... On sait également que là où il y a eu une forte hausse de l'offre mais sans gratuité, là il y a eu du report modal et qui ne retombe pas.

-

Du fait de l'horaire, les questions-réponses sont arrêtés.

-Intervention de Thierry Guibard, au nom du groupe de travail du MCGC qui a travaillé sur les alternatives possibles à ce projet (cf. diapos sur le site)

-Il est précisé que jusqu'à la fin du mois de juin, comme l'a indiqué Isabelle Dunod, il est possible de contribuer sur le site de la mairie à la concertation sur le projet. La contribution est possible par courrier à l'attention d'Isabelle Dunod ou par mail à mairie.centre@mairie-chambery.fr (et mettre Isabelle Dunod en copie : i.dunod@mairie-chambery.fr).

Petit sondage proposé par Olivier Soulan sur les perceptions concernant ce débat...

-Intervention de Marc Pascal :

Nous avons une réunion publique à Cognin pour les élections départementales. Par rapport à la complexité géographique du découpage des cantons : le canton de Chambéry 3 va de Cognin jusqu'au Pont des Chèvres, qui est le point le plus au nord du canton. Nous avons mis sur le tchat les propositions que nous faisons par rapport à ce projet sous forme d'un lien facebook <https://www.facebook.com/Danièle-Somveille-et-Marc-Pascal-Canton-de-Chambéry-3-Cognin-102363738728403/photos/pcb.113260737638703/113260604305383/> et seront prochainement disponibles sur le site www.savoie-ensemble.fr

Nous ne sommes pas des techniciens du transport ni de l'urbanisme, ni de la santé. Mais dans le cadre de notre réunion publique, nous avons fait intervenir un éco infirmier qui met l'accent sur deux points essentiels : l'alimentation et la qualité de l'air. Il dit que les effets sur les organismes, notamment des plus jeunes sont énormes et vont de problèmes d'explosion d'allergie, d'obésité, jusqu'à des troubles psychiques, psychiatriques aujourd'hui... Donc il y a urgence à travailler sur la dépollution de l'air, ce qui veut dire en termes de transport de vraiment passer à une autre échelle. Limitons la place de la voiture en ville, limitons les trajets au maximum.

Conclusion :

Un grand merci à tous les participants de cette soirée, et aux organisateurs, notamment pour la partie technique délicate de cette réunion en ligne. Nous étions 42 au plus fort de notre soirée, dont une petite dizaine d'animateurs et intervenants. Quelques élus étaient également présents.

La longueur et la richesse de nos échanges montre que le sujet est hautement intéressant.

Fin du débat à 22h16.