

Projet pour une " mobilité douce " à La Clusaz

Qu'est-ce que la mobilité douce ?

La mobilité douce consiste à développer les modes de transports les moins polluants possibles, à sécuriser les piétons. Cela concerne l'aménagements des sentiers, des trottoirs pour les piétons, mais aussi des pistes cyclables, des transports en commun, des solutions alternatives pour les automobilistes : co-voiturages, stationnements extérieurs...

Le développement de l'automobile, depuis le siècle dernier, a pris le pas sur les autres moyens de transports et représente aujourd'hui plus de 2/3 des déplacements.

Ce mode de déplacement engendre des problèmes importants : bruits, gestion de l'espace et émission de gaz polluants. Les régions de montagnes sont particulièrement touchées : concentration de la circulation créant des bouchons et autres risques.

Ces habitudes de circulation fortement ancrées ne sont pas sans impact sur la santé des hommes et sur l'environnement et portent fortement atteinte à l'image de la Montagne.

Des solutions pratiques et parfois peu coûteuses peuvent améliorer la situation, mais il faut avant tout, changer nos mentalités. Cela concerne tout le monde.

Cette préoccupation est aujourd'hui, pas uniquement celle des villes mais aussi celle de tous les villages et bien sûr celle des stations. Car, la montagne est un lieu de détente, de ressourcement, d'oxygénation par excellence. Le problème doit être pris au sérieux et des solutions doivent être trouvées rapidement si l'on ne veut pas se faire une réputation " d'air pollué ", comme cela l'a été et l'est encore pour les stations balnéaires avec la pollution de l'eau par les nitrates par exemple...

Qu'en est-il à la Clusaz ?

Le mode d'accès le plus utilisé est la voiture individuelle (93%) pour les visiteurs de courte durée, moins de 5% par les lignes régulières de cars. On comptabilise 25000 véhicules par jour lors des maximum en hiver, sur la RD 909. (Cf. Codra)

Quelques constatations :

La circulation automobile est saturée pendant la saison d'hiver : les week-end, pendant les vacances scolaires de Noël, vacances d'Hiver, et de printemps (suivant l'enneigement).

Le stationnement anarchique gêne les transports en commun et risque de bloquer les secours pendant la saison d'hiver.

Transports en commun pas assez utilisés, en hiver comme en été

Réseau de cheminements piétonniers sécurisés pour accéder au village à partir des principales zones urbanisées, insuffisant, pour l'hiver comme pour l'été.

Pas de zone piétonne.

Deux axes de développement importants et indissociables sont à étudier pour valoriser la qualité de vie dans

notre station :

Améliorer, réglementer et diminuer l'accessibilité externe et interne,

Améliorer, sécuriser et augmenter les cheminements et les zones pour les piétons.

Améliorer, réglementer et diminuer la circulation automobile

C'est la saison d'hiver qui pose le plus de problèmes. Les forfaits journée avec la clientèle de proximité représente 50% du chiffre d'affaire des remontées mécaniques.

Le problème de la circulation comprend deux parties : l'accessibilité externe et l'accessibilité interne.

Accessibilité externe :

Propositions, 4 axes à suivre pour développer " une mobilité douce " :

1^{er} axe : Développer les transports en commun, liaisons avec les principales villes voisines, formules " tout compris "

2^{ème} axe : Organiser le co-voiturage,

3^{ème} axe : Développer de nouveaux itinéraires d'accès,

4^{ème} axe : Créer des parkings à l'entrée de la station et à l'extérieur, gratuits ou avec des tarifs incitatifs et des prestations

1^{er} axe : L'existant dans le domaine des transports en commun, liaison avec les grandes villes

formules " tout compris " :

- 2 lignes de cars sont assurées toute l'année :

* Annecy- St Jean de Sixt - Gd Bornand - La Clusaz (vocation touristique, locale et scolaire).

Tarifs trop élevés peu incitatifs pour les jeunes, malgré un forfait + transport A/R à 30€

* Bonneville – St Jean de Sixt (vocation essentiellement scolaire)

- 1 ligne de navettes Aravis-Genève a été mise en place en 2004. Elle est assurée par les Transports Ballanfat. Elle fonctionne les vendredis, samedis et dimanches, du 18 décembre au 16 avril. Une formule " tout compris " transport A/R + forfait à 55CHF adulte et 45 CHF pour moins de 15 ans et 60 CHF adulte le samedi et le dimanche et 50 CHF pour les moins de 16 ans.

1^{er} axe : Améliorer l'existant :

- Avancer d'une demi heure le départ des cars (cars de tourisme et cars Crolard) pour qu'ils ne se trouvent pas dans les embouteillages :

- Adapter l'horaire des cars Crolard au départ de La Clusaz via Annecy.
- Celui de 16h, ne circule que le dimanche en période non scolaire. Le départ antérieur est à 15h25, trop tôt, et le suivant est à 17h, juste aux heures de pointe.

- Faire la même demande auprès des autocaristes.
- Train + car : offrir la possibilité de grouper en un seul achat, les 2 billets.
- Dans le cadre du programme européen Interreg 3 B, parmi les mesures envisagées, un **service de navettes gratuites entre l'agglomération d'Annecy et les stations des Aravis** devrait être mis en place. A l'étude également, la création d'une carte de transport incluant des offres préférentielles dans les établissements touristiques, ou encore une centrale d'information offrant la possibilité aux clients d'acheter leurs billets et leurs forfaits en ligne. (cf. La lettre économique Montagne expansion n°212 18/08/05)
- La ligne de Bonneville est à développer. Elle a fait l'objet d'une réflexion lors du séminaire sur le SCOT le 23/09/05.
- Côté Suisse, la jonction ferroviaire par les Eaux Vives, à l'étude, relirait Annecy à cette future plateforme d'échanges à la gare de Cornavin, à l'aéroport. Cette liaison serait intéressante pour les stations des Aravis. (cf. Etats généraux de l'Environnement Les Houches 17/04/1999)

1^{er} axe : Qui va le faire ?

- Intervention auprès des cars Crolard, la commission " Mobilité douce "
- Intervention auprès des autocaristes, l'Office du Tourisme, la SATELC ?
- Dans l'ancien conseil le programme Interreg 3 B était suivi par une commission.

Interroger le Maire pour revoir le dossier et savoir qui s'en occupe.

- Le Conseiller Général, J. P. Amoudry a soulevé le problème de la ligne Bonneville- St Jean.

Faire faire une étude et des essais.

- Demander au Conseil Général de passer **une convention avec la SNCF** pour l'achat groupé car-SNCF.

1^{er} axe : Quel coût ?

- Etude de marché sur la ligne Bonneville-St Jean : 28 000€ HT

1^{er} axe : Quel intérêt pour la station ?

Proposer un service de transports d'accessibilité, de qualité est un service valorisant auquel le client n'est pas insensible. C'est un plus qui fait la différence.

Elle vise en particulier, la clientèle senior et la clientèle étrangère qui utilisent plus ce mode de transports. Clientèle qui correspond à la cible choisie.

Cependant, en France, moins de 1% des déplacements se font par rail. L'irrégularité du service de la SNCF

peut totalement anéantir ce mode de transport.

2^{ème} axe : développer le covoiturage

- Créer un site, car ce mode de transport peu utilisé en France, s'adresse principalement aux jeunes.
- mettre en place concrètement une plate-forme d'échanges qui existe à Annecy le Vieux mais qui est inefficace.
- Communiquer dans la presse du bassin annecien.
- Accorder des réductions incitatives sur les forfaits à ceux qui utilisent ce mode de transport.

2^{ème} axe : Qui va le faire ?

Le site peut être mis en place par un étudiant CFMM. La communication peut être faite sur le site de l'Office du Tourisme, sur celui de l'ESF et de la SATELC.

Accords à passer avec la SATELC pour les réductions sur les forfaits journaliers.

2^{ème} axe : Quel coût ?

Celui de la communication.

2^{ème} axe : Quel intérêt pour la station ?

Toute la communication faite pour le covoiturage est par la même occasion de la publicité pour la station. Elle touche essentiellement la clientèle jeune du bassin annecien.

3^{ème} axe : développer de nouveaux itinéraires d'accès

Il n'y a pas de marge de manœuvre pour l'accès en voiture par la RD 909.

Contournement des Villards sur Thônes à l'étude. (Cf. réunion pour le SCOT)

Le Gd Bornand envisage la liaison avec Le Reposoir pour créer un accès par la vallée de Cluses.

(Cf. réunion pour le SCOT).

On compte 1900 véhicules par heure de pointe à St Jean et 1100 à La Clusaz. (Cf. Codra)

- Lors de l'agrandissement du parking de l'Etale, il faudrait améliorer la route non seulement jusqu'à la Croix Fry, pour laquelle des travaux sont prévus, mais également aménager, voir élargir la route jusqu'à Manigod, à l'embranchement de la R12 et mettre en place une signalétique pour inciter les automobilistes à suivre cet itinéraire. Le rendre obligatoire pour le retour les week end.
- Créer un grand parking à St Jean de Sixt en même temps que la liaison avec la Grand Bornand.
- Lancer une étude sur une liaison avec La Giettaz, le Plan.

- Préparer une étude pour une liaison Thônes-La Clusaz et créer une plate forme à Thônes. Projet à peine abordé lors de la réunion du SCOT. Ce qui est regrettable car, les téléphériques offrent une alternative intéressante à la route.

3^{ème} axe : Qui va le faire ?

- L'aménagement de la route de Manigod est pris en charge par le Conseil Général.
- La signalétique sera à la charge de la commune de La Clusaz.
- L'étude sur la liaison du Gd Bornand - St Jean - La Clusaz, via le Danay prise en charge par X
- L'étude à réaliser avec La Giétaz n'est pas programmée pour le moment.
- L'étude de la liaison Thônes La Clusaz concerne Thônes qui deviendrait, station de ski.

Interroger la commune de Thônes sur ce projet.

3^{ème} axe : Quel coût ?

Le prix de 2 ou 3 panneaux à la charge de la commune de La Clusaz.

Etude avec le Gd Bornand en cours.

Etude pour la Giétaz à chiffrer et pour celle de Thônes sont à chiffrer.

3^{ème} axe : Quel intérêt pour la station ?

La situation géographique de La Clusaz rend son accessibilité difficile.

Le principal accès, le plus facile qui dessert les principales villes les plus proches, la RD 909 par St Jean de Sixt, est saturé.

L'accès par le col des Aravis est difficile en hiver pour les automobilistes.

La seule possibilité pour créer une accessibilité par la Vallée de l'Arly , est par un gros porteur.

Le Col de Croix Fry est une alternative non négligeable si la route était aménagée jusqu'à l'embranchement de la D12. Avec le développement du massif de l'Etale, cela devient une priorité.

4^{ème} axe : l'existant en parkings à l'entrée de la station et à l'extérieur :

A ce jour il n'y a que le parking des Dames, à l'entrée du village qui va offrir plus de 430 places pour les voitures et 50 pour les cars et de navettes, dès cet hiver 2005. Une partie sera réservée au personnel.

Prix du stationnement : longue durée, tarif à la journée (Ex. Flaine = 1,5€)

Abonnement 100€

4^{ème} axe : créer des parkings à l'entrée de la station et extérieurs :

- Une parking à Thônes serait à intégrer dans le projet de liaison avec la Clusaz. Pas de date définie.

- La liaison - La Clusaz-Le Gd Bornand -St Jean permettrait de créer un parking à St Jean de Sixt.

Le projet avance, mais il n'a pas été question encore de parking à St Jean.

Ces parkings périphériques doivent pour jouer pleinement leur rôle offrir des avantages et des prestations :

- leurs tarifs doit être très attractifs, voir gratuits : Parking des Dames
- la vente de forfaits en hiver prix inclus avec les navettes
- ils doivent être reliés par les navettes aux pieds des remontées mécaniques
- un point i pour renseigner
- des hôtessees pour renseigner sur les places disponibles, en attendant d'avoir des panneaux à messages.
- offrir un certain confort : toilettes

Un panneau à l'entrée du village à messages variables pour inciter les automobilistes à adapter leurs horaires de départ et, ou pour renseigner sur les places disponibles dans les parkings de proximité (Balme).

4^{ème} axe : Qui va le faire ?

Le parking des Dames est réalisé par la commune.

L'aménagement sur la RD, le Conceil général

Personnes concernées : la SATELC pour les ventes de forfaits,

Police municipal.

Pour les autres parkings ce sera la commune concernée.

4^{ème} axe : Quel coût ?

Parking des Dames : 6 M€ . Les hôtessees ne sont pas prévues pour le moment.

4^{ème} axe Quel intérêt pour la station ?

Le parking des Dames va permettre d'améliorer la circulation dans le village.

Ceux de St Jean et surtout celui de Thônes apporterait un changement radical et désengorgeraient efficacement l'accès à la station.

Pour réussir à améliorer l'accessibilité externe :

- **La mise en place d'une importante et efficace campagne de communication** est fondamentale pour faire connaître les possibilités : de transport en commun, de covoiturage et les avantages, et pour diffuser les plages horaires où la circulation est plus fluide..

- **La mobilisation de tous les acteurs de la station pour donner ces informations** : les agences de location, l'Office de Tourisme, la SATELC...est nécessaire.

- **L'étalement des horaires de retour** : offrir un chocolat sous la grenette à 17h (partenariat avec Milka et les

agriculteurs) + brioche si sponsor possible. A afficher aux caisses des remontées mécaniques, par exemple.

b) Accessibilité interne :

L'étalement des zones urbanisées et la géographie physique de la station obligent la plupart du temps, les habitants permanents, résidents et touristes séjournant dans la station, à se déplacer en voiture pour aller aux parkings des remontées mécaniques, pour aller au village : pour faire leurs achats ou pour flâner, pour amener les enfants aux départs des cours de ski...

La place très importante de la voiture dans l'accessibilité interne nuit aux déplacements des navettes et à la qualité du cadre de vie.

Quels solutions pouvons nous envisager ?

Quels modes d'accessibilité interne ?

Les navettes

La voiture individuelle

La marche à pied

Constats :

Les navettes sont peu utilisées pour se rendre dans le village

Les parkings importants (Balme) aux différents points de départ des remontées, créent des " appels " et du trafic de transit.

L'offre des parkings de proximité ne répond pas à la demande

La voiture a une place trop importante dans les déplacements

Les piétons manifestent des attentes fortes : élargir et sécuriser les trottoirs, rendre la circulation interdite dans le centre (place de l'Eglise).

Propositions : 3 axes à suivre pour " une mobilité douce ":

1^{er} axe : Augmenter la fréquence des navettes, le confort des clients, diffuser les horaires

dans tous les lieux publics et dans les commerces.

2^{ème} axe : Créer des parkings de proximité, nouveau plan de circulation dans le village.

3^{ème} axe : Faciliter, sécuriser la marche à pied par : des cheminements piétonniers sécurisés

pour accéder au village à partir des zones urbanisées, des trottoirs sécurisés dans

le village, la mise en place d'une zone piétonne.

1^{er} axe : Augmenter la fréquence des navettes et le confort du client :

Le service des navettes est de qualité, mais il est pénalisé par les conditions de circulation difficile.

Créer une voie réservée est impossible, à l'intérieur de la station.

Quelques mesures incitatives :

a) La réglementation des parkings de proximité payants.

b) La création de consignes au bas des principales remontées : les skieurs ne sont plus encombrés par leurs skis. A envisager à Balme, à prévoir à l'Etale.

c) La livraison à domicile :

Certains commerces le pratiquent déjà, mais sans vraiment le proposer à ses clients.

C'est un service apprécié qui fonctionne très bien, mais trop peu.

Les commerces peuvent donner des plages horaires pour la livraison....

Toute une communication est à mettre en place pour informer les clients.

" En vacances oubliez les contraintes des courses ! Faîtes votre choix, nous vous livrons gracieusement ! "

Pour les commerces qui ne peuvent pas offrir un service de livraison, il faudrait qu'ils ouvrent aux heures de moindre affluence et qu'ils basent leur publicité sur la flexibilité de leurs horaires.

Il faut noter qu'à partir de 19h il n'y a plus de problème de stationnement ni de circulation.

Le village est accessible très facilement le matin vers 8h jusqu'à 9h30, l'après midi entre 15h et 16h.

d) L'organisation des départs des cours de ski pour les enfants : à répartir sur différents massifs, également pour les retours. Voir si possibilité d'un ramassage par une navette spéciale.

e) Une large diffusion des horaires des navettes s'impose.

Dès cet hiver 1 navette supplémentaire pour desservir les Confins, soit : 1 navette toutes les 20'.

2^{ème} axe : Créer des parkings de proximité, nouveau plan de circulation dans le village :

- Balme : 800 places (existant)

- Le Bossonnet, pas d'extension

- La Ruade pas d'extension

- U'Fredy 140 places (prochaine réalisation 2007)

- La Combe des Juments projet de 170 à 200 places, échéance ? Emplacement réservé n°25 au POS (5000m²)

- Parking route des Clus environ 166 places (à l'étude avec l'aménagement de la route)

- Les parkings à proximité du village ont peu de possibilité d'extension :

- Parking Unico du haut
- Parking le long de la RD
- Parking derrière l'Edelweiss
- Parking du rond point du Christiana
- Parking dans le village autour de l'église
- Parking de l'Unico du bas
- Parking de la place du téléphérique
- Sous le mini-golf ?

- Nouveau plan de circulation dans le village en cours.

- Mise en place d'horodateurs dans l'ensemble du bourg et dans certains parkings, notamment : Balme

- Des mesures adaptées à chaque catégorie d'usagers :

- La Croix = de courte durée (pas trop cher pour moins de 2 heures puis plus cher ensuite)

Gratuit la 1^{ère} ½ h.

Abonnement 200€

Tous les parkings de proximité seront de courtes durée pour renouveler les places.

- Salon des Dames : Prix du stationnement : longue durée, tarif à la journée (Ex. Flaine = 1,5€)

Abonnement 100€

- Contrôle et verbalisation des dépassements d'horaires et des stationnements anarchiques
- Empêchement matériel de stationner dans les zones interdites.

- Présence de la Police Municipale pour faciliter les départs au Salon des Dames

1^{er} et 2^{ème} axe : Qui va le faire ?

- Achats d'horodateurs par la commune
- Consignes à l'Etale par la SATELC
- Livraisons à domicile par les commerçants concernés
- Organisation pour les départs des cours de ski par l'ESF, interlocuteur : Mr Lenzi
- Diffusion des horaires des navettes par la mairie, par tous les commerçants, l'O.T à mettre sur le site, la SATELC, aux caisses des remontées.
- Liaison La Clusaz-Le Gd Bornand, concertation en cours
- Liaison avec Thônes, revoir avec le Conseil Général
- Nouveau plan de circulation du village, la mairie

1^{er} et 2^{ème} axe : Quel coût ?

Horodateurs 3000€ X 20 horodateurs= 60000€ (Cf. Codra)

Consignes à inclure dans le projet.

Parking route des Clus : 1^{ère} tranche 88 places : 123 000€ HT, 2^{ème} tranche 78 places : 91 500€ HT

Estimation approximatives (Cf. DDE M. Perrin, chef de projet)

1^{er} et 2^{ème} axe : Quels intérêts pour la station ?

Inciter les skieurs à prendre les navettes et améliorer leur confort. Mieux canaliser la circulation interne, des voitures.

Moins polluer l'air du centre.

Pour les commerçants les services qu'ils offrent (livraison, souplesse dans les horaires..) contribuent à fidéliser leur clientèle.

3^{ème} axe : La marche à pied :

Valoriser la marche et l'ambiance du centre du village au profit de la sécurité, de l'animation commerciale, correspond à la qualité de l'image de marque que l'on veut donner à la station.

La nature de l'opération comprend :

- a. Aménagement des cheminements piétonniers sécurisés à partir des principales zones urbanisées pour accéder au village, en été et en hiver.
- b. Créer des trottoirs sécurisés dans le village
- c. Créer une zone piétonne avec des alternatives
- d. Signalétique des départs de promenades à partir du centre.
- e. Aménagements de sentiers pour promenade en " famille ".

a. Aménagement des cheminements piétonniers sécurisés, à partir des principales zones urbanisées, pour accéder au village, en été et en hiver.

L'expansion des zones urbanisées est telle que les limites de l'agglomération ne correspondent plus à la réalité actuelle.

Les aménagements ne sont plus adaptés pour assurer la sécurité de la population dans leurs déplacements à pied.

La vitesse excessive de certains véhicules est dénoncée comme incompatible avec un usage quasi urbain. Il conviendrait de limiter la vitesse à 50km/heure avec une signalisation renforcée, en particulier sur la route du col des Aravis jusqu'à l'accès à la route du Crêt du Merle.

Des zones bien définies et protégées pour les piétons, sont devenues indispensables, par ordre de priorité :

- Continuer le trottoir des écoles au parking de la Ruade jusqu'à l'accès au Crêt du Merle avec une barrière de sécurité. Vu la dangerosité de marcher le long de la RD, l'accès aux télécabines de la patinoire pourrait être une solution provisoire, avec une carte " tarif préférentiel " pour les habitants du quartier qui en feraient la demande ?
- Route des Clus, projet en cours
- Liaison entre le parking du Salon des Dames et le Pré de Foire, en cours
- Route des Confins, poursuivre les aménagements réalisés jusqu'au tennis dans un premier temps et poursuivre ensuite jusqu'au camping. La délimitation de l'espace piétonnier jusqu'au Nant pourrait se faire par un marquage au sol moins onéreux qu'un trottoir.(Cf. Codra)

Les trottoirs doivent avoir une largeur de 2m au moins et être sécurisés par une barrière si cela est nécessaire. Pour les cheminements extérieurs au village prévoir un éclairage.

a. Créer des trottoirs sécurisés dans le village :

Le confort et la sécurité des piétons ont été complètement délaissés au profit de la circulation pour les voitures, pour l'agrandissement des terrasses, des restaurants et des bars, et des déballages.

- Desserte de la piscine, projet en cours

- Re-délimiter le trottoir gauche en montant qui part du rond point de la Montagne à celui du

Bossonnet. Les terrasses des bars et des restaurants se sont peu à peu agrandies. Il n'y a plus de place pour les piétons et encore moins pour les poussettes.

c) Créer une zone piétonne :

Son aménagement est une priorité.

Le contournement du village est prévu dans le POS. En attendant sa réalisation la place de l'église peut devenir piétonne en laissant le passage des voitures par le contournement derrière l'église.

Cette place pourrait être une zone mixte. Les véhicules pourraient être autorisés à y accéder à certaines heures et en dehors des vacances scolaires. Elle pourrait devenir complètement piétonne pendant 15 jours à Noël et 15 jours en été autour du 15 août.

Les heures de livraisons sont à définir.

Les riverains auraient des macarons que les agences remettraient aux locataires.

Zone piétonne à définir concrètement par :

- Une démarcation par le pavage du sol et par un fleurissement particulier.
- Elle serait délimiter par des bornes, ou provisoirement par des bacs à fleurs.

Un centre piétonnier n'est pas un musée. Les commerçants doivent assurer la promotion de leur quartier via des animations, une politique active tournée vers le client.

d) Signalétique :

Tous les cheminements réservés aux piétons devraient être signalés, comme par exemple celui qui part du haut du village jusqu'au bas en passant par les écoles.

Signaler à partir du village les départs de sentiers. Cela créerait une ambiance " Montagne " dans le centre du village et le différencierait d'un village de plaine.

e) Aménagement de sentiers pour promenades " en famille "

46% de la clientèle d'été à la montagne pratique la promenade.

A La Clusaz, les sentiers accessibles avec des jeunes enfants, à proximité du village sont rares.

Le sentier qui part de la déchetterie et qui rejoint la patinoire via la Piste Verte n'est plus praticable à cause de la barrière d'un propriétaire, bien qu'il soit indiqué dans le guide des

" escapades estivales " .

- Serait-il possible de négocier avec le propriétaire ?

- Le sentier est très agréable il mériterait d'être mieux aménagé.

La clientèle senior fait partie de " la cible " dans le positionnement de La Clusaz.

Des bancs sur certains sentiers proches du village seraient les bienvenus, comme sur le sentier de Beauregard et même sur la route des Riffroids très empruntées par les habitants du quartier pour aller au village.

Coût des investissements :

Trottoir route des Aravis jusqu'au Crêt du Merle : 850mx300€ = 255 000€ HT (Cf. Codra)

Route des Clus jusqu'à la chapelle du Gotty (chaussée, eaux pluviales inclus) 1 250 000€ HT

(Cf. DDE) Projet en cours de révision)

Route des Confins jusqu'aux tennis : 1 000mX300€/ml = 300 000€ (Cf. Codra)

Barrière de protection : 100€/ml

Place de l'église 2 900m2X380€ = 1 102 000€ (Cf. Codra)

Bancs : ?

Signalétiques : ?

Aménagements par ordre de priorité concernant les piétons :

- Aménagement de la route de la piscine, sécurisation d'un cheminement piétonnier.
- Aménagement d'un cheminement piétonnier sécurisé sur la route du col des Aravis jusqu'au Crêt du Merle.
- Aménagement d'un cheminement piétonnier sécurisé sur la route des Clus ou en attendant, aménager convenablement le chemin sur la Piste Verte, de la déchetterie jusqu'à la patinoire qui nécessite peu d'investissement, mais une négociation avec le propriétaire qui la barre.
- Aménagement de la place de l'église en zone piétonne
- Délimitation d'un cheminement piétonnier sur la route du Nant par un marquage au sol.

Conclusion :

Les aménagements piétonniers doivent s'accompagner d'une véritable politique qui vise à offrir une qualité de vie, préservée des pollutions engendrée par les voitures, c'est pourquoi elle est indissociable d'une mise en place de différents modes de déplacements les moins polluants possibles qui réduisent le nombre de voitures et surtout qui évitent les bouchons dans la traversée du village.

Une augmentation de l'offre de stationnement ne résoudra pas le problème. Cela peut se traduire par une augmentation du trafic.

L'organisation et la communication sont fondamentales pour réussir à changer les comportements du " tout voiture " .

Commission :

Joël Collomb Patton : sentiers

Philippe Perrillat : trottoirs

Services techniques : évolution des travaux

Monsieur le Maire : la Mairie

Philippe Caudron : la Mairie

Mireille Sertout : suivi du projet

Documentations :

Etude du Cabinet Codra mandaté par le SIVA

Etude sur les cheminements piétonniers Jacques Villé

Comptes rendus du conseil municipal

Compte rendu 2^{ème} Etats Généraux de l'Environnement (les Houches 1999)