

Mobilité

Fillière est composée de 5 villages répartis sur un territoire très étendu qui rend les déplacements parfois difficiles, notamment lorsqu'il s'agit de rejoindre un autre village, un lieu d'activité, un marché, des commerces, des services, des activités, ou encore rejoindre notre lieu de travail ou d'étude.

Quand on parle de mobilité, il ne s'agit pas d'opposer les modes de transports, mais de cohabiter tous ensemble et de permettre à chacun de choisir la solution la plus adaptée à son besoin : à pied, à vélo, en transport collectif, en covoiturage, en voiture, en tracteurs, ...

Par ailleurs, les choix de mobilités doivent aussi se traduire par un choix de destination. Nous parlons régulièrement des déplacements vers Annecy ou Genève, mais rarement des déplacements entre nos villages ou vers d'autres collectivités comme Cruseilles ou La Roche-sur-Foron.

La difficulté réside dans le fait que les acteurs de mobilités ne sont plus à la charge des communes mais sont rattachés à d'autres institutions tels que le Grand Annecy, la SNCF, le département ou encore la région.

La mobilité ne concerne pas seulement les déplacements, car faciliter les déplacements du quotidien contribue à renforcer la qualité de vie des habitants, la vie communale et le lien entre les habitants.

Faciliter et sécuriser les mobilités douces

Dans plusieurs secteurs de la commune les déplacements à pied ou à vélo représentent une solution pour de nombreux trajets du quotidien : rejoindre les centres de villages, les équipements publics, les écoles, les arrêts de bus,

Ils restent, toutefois, difficiles ou peu sécurisés, et ne permettent pas aux habitants de se déplacer sereinement dans leurs environnements.

L'objectif est donc d'améliorer les conditions de mobilités douces dans laquelle développer une organisation plus lisible et plus sûre de l'espace public suppose :

- de mieux identifier et valoriser les cheminements existants permettant de circuler à pied ou à vélo entre les hameaux, les villages et les équipements publics
- de hiérarchiser les voies de circulation selon leurs usages¹, par exemple des :
 - o axes principaux, destinés aux déplacements structurants à l'échelle de la commune ;
 - o axes secondaires, reliant les zones d'habitation aux axes principaux et aux centres de villages ;

¹ voir à ce sujet la [hiérarchisation du schéma cyclable GA](#) ; le financement des voies cyclables est à la charge du GA pour les 2 premiers niveaux (axes à **haut niveau de service et structurant**), hors acquisition foncière nécessaire par les communes. Réparti à 50% commune & GA pour les **voies secondaires**, déclenché suite à la validation au sein du conseil de l'agglo du GA après la demande faite par les communes.

- voies tertiaires, où l'espace peut être davantage partagé entre circulation, stationnement et vie de quartier ;
- de sécuriser les itinéraires pour rejoindre les centres de villages, les écoles, les équipements publics, ...
- de porter une attention particulière aux abords des écoles et des arrêts de bus

Développer les liaisons entre les villages

Aujourd'hui, de nombreux trajets entre les hameaux et entre les villages ne peuvent se faire qu'en voiture, ce qui limite les possibilités de déplacements pour certaines personnes (jeunes, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, ...) et renforce notre dépendance à la voiture, même pour des trajets courts. Ces déplacements représentent pourtant un potentiel important pour permettre de :

- faciliter les déplacements du quotidien entre les différents secteurs de la commune
- améliorer l'accès aux équipements publics, aux commerces et aux services
- favoriser les rencontres et la participation à la vie locale

Le mode de fonctionnement et le niveau de gestion doivent être interrogés et mis en débat avec les habitants et les agents afin de déterminer un mode de financement le plus efficace et fonctionnel. Cela pourrait par exemple s'exprimer à travers des navettes inter-villages à intervalles réguliers. La mise à plat du coût et des usagers réels du TAD (Transport à la demande), devra être mis à plat pour chercher à mieux utiliser les sommes affectées au seul transport existant dans certaines zones de nos villages (réaffectation possible).

Encourager les habitants dans leurs choix de mobilité

L'évolution des pratiques de déplacement dépend aussi des conditions concrètes proposées aux habitants.

Encourager l'usage du vélo, du covoiturage ou des transports collectifs suppose de rendre ces solutions simples et accessibles au quotidien.

La commune peut agir en mettant en place différents aménagements et services facilitant ces usages :

- encourager le covoiturage pour les déplacements du quotidien (le volet financier de cet encouragement devant lui-même être étudié pour voir quelle incitation pourrait être mise en place²)
- installer des stationnements vélos sécurisés à proximité des arrêts de bus, des équipements publics ou des lieux de fréquentation
- aménager des espaces permettant aux usagers de déposer leurs affaires ou leur matériel lors de certains déplacements
- améliorer les cheminements permettant d'accéder facilement aux arrêts de transport ou aux lieux de stationnement

² Des expérimentations ont ou sont en cours, comme par exemple : [campagnes-incitation-financieres](#) et pourront être analysées pour voir ce qui pourra se mettre en place localement.

- améliorer l'information sur les possibilités, les horaires, les services

Ces actions visent à faciliter les changements de pratiques et à rendre les alternatives à la voiture plus accessibles lorsque cela est possible.

Celles-ci peuvent prendre différentes formes, mais elles supposent de questionner les habitants sur leurs besoins.

Supposons que vous souhaitiez prendre les transports en commun pour vous rendre à Annecy, au plateau des Glières, ou encore emprunter une navette inter-villages. De quoi auriez-vous besoin sur votre trajet, à l'arrêt de bus, une fois à destination ? Et pour votre retour ?

Mieux organiser les accès aux sites fréquentés

Certains lieux du territoire attirent une fréquentation importante, notamment le Plateau des Glières qui peut générer des difficultés de circulation et de stationnement, mais elle représente aussi une opportunité pour la vie locale et les commerces du territoire.

L'organisation des accès doit donc chercher un équilibre entre :

- la gestion des flux de visiteurs
- la préservation des espaces naturels
- le maintien de l'activité économique locale.

Cela suppose de réfléchir à l'ensemble du parcours des visiteurs : accès aux transports en commun, organisation du stationnement, cheminements, accès aux services, ... Une meilleure connaissance des origines des flux de visiteurs permettrait de mieux répartir des parking de covoiturage ou d'accès à de petites navettes plus fréquentes, permettant le croisement pour monter au plateau et un meilleur cadencement.

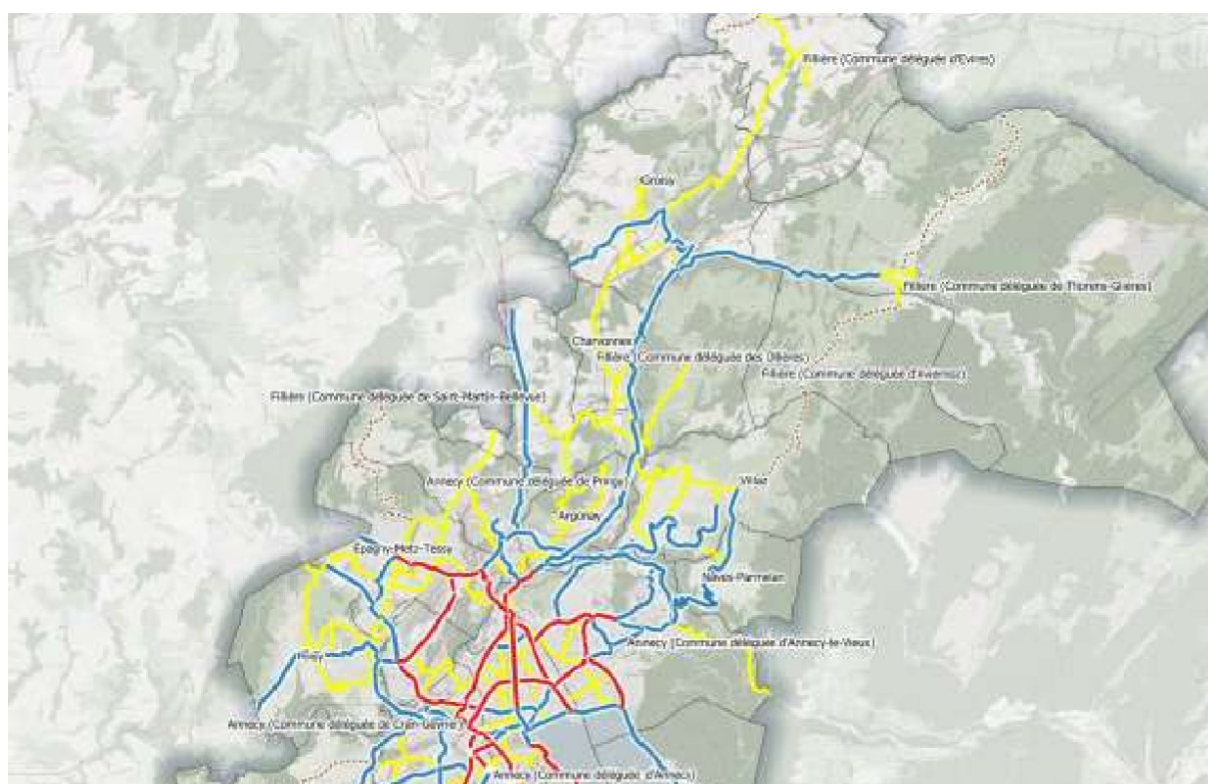
Par exemple, mettre un parking en entrée de village pour prendre les transports en commun pourrait aussi avoir un impact considérable sur les commerces.

De même, préserver nos espaces naturels suppose également de contrôler la fréquentation. Ce n'est pas parce qu'on ne s'y rend plus en voiture que la fréquentation diminue ; au contraire, elle peut même augmenter avec les transports en commun et avoir un impact non acceptable sur la faune et la flore.

Annexe : Schéma directeur cyclable Grand Annecy

Le réseau cyclable défini au Schéma Directeur couvre **429 km**, suivant **3 niveaux de hiérarchie** actés en Comité de Pilotage.

RESEAU A HAUT NIVEAU DE SERVICE (RHNS) - Min 80% en piste cyclable (> 3m si piste bidirectionnelle, tendre vers 4m) - Max 20% en partage : voie verte, partage sur route apaisée (< 1000 <u>vh/j</u>, V < 30 km/h), <u>vélorue</u> - Efficacité : objectif 20km/h – priorité aux intersections	RESEAU STRUCTURANT - Min 60% en site propre (voie verte hors hyper-centre, piste cyclable 3m) - Max 40% en partage : voie bus, partage sur route apaisée (< 2000 <u>vh/j</u>, V < 50 km/h), CVCB	RESEAU SECONDAIRE - Site propre (voie verte, piste cyclable 3m) - Partage de chaussée si max 4000 <u>vh/j</u>
--	--	---



Réseau	Linéaire (km)	Estimation (M€)
Haut Niveau de Service	46 km	11,4 M€
Structurant	155 km	46,6 M€
Secondaire	228	19 M€
Total	429 km	77 M€

Filière	6 342 000 €	198 000 €
---------	-------------	-----------