

PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS MOBILITE

Document arrêté le :

Document approuvé le :

Le Président :

Sommaire

Un POA répondant à des objectifs ambitieux.....	3
Améliorer l'offre de transport collectif.....	5
1- Développer les axes structurants.....	5
2- Développer le réseau urbain et la desserte du territoire.....	9
3- Faire réseau grâce à l'information, la tarification et la billettique.....	12
Redéployer les usages de l'espace public.....	15
4- Faciliter les déplacements à pied.....	15
5- Etendre les aménagements cyclables.....	18
6- Réaffecter des espaces de la voiture vers les autres modes.....	22
Fluidifier les connexions intermodales.....	25
7- Renforcer les Pôles d'échanges et les parcs relais.....	25
8- Améliorer le confort et l'accessibilité des arrêts de transport.....	28
Accompagner les transitions énergétiques, favoriser la démotorisation.....	31
9- Encourager le partage des véhicules.....	31
10- Proposer de nouveaux services aux cyclistes.....	34
11- Accélérer la transition vers les énergies décarbonées.....	37
12- Réglementation des livraisons et logistique urbaine.....	40
13- Piloter et accompagner le changement modal.....	43
Suivi de l'exécution du POA.....	45
Synthèse de la programmation.....	47
Annexe accessibilité.....	52

Un POA répondant à des objectifs ambitieux

Le présent POA décline les ambitions fixées par le PADD sous la forme d'une stratégie mobilité conduite par Thonon Agglomération et impliquant l'ensemble de ses partenaires.

Cette stratégie a été conçue à partir d'un objectif d'évolution des parts modales, partagé par les élus à l'occasion de l'élaboration du POA.

Le POA ambitionne ainsi :

- ▶ **De réduire à 44% (contre 55% estimé en 2022) la part des déplacements effectués en voiture**, via un report modal important sur les transports (+5% de part modale), les modes actifs (+6%) et la marche (+3%). Cela passe par une augmentation des capacités d'emport, de fréquence sur les axes à fort potentiel et de coordination entre les lignes de transport, mais aussi entre les réseaux, dont un important travail sur la tarification. Il s'agit aussi de déployer les infrastructures et les services permettant de se déplacer en modes actifs, sur l'ensemble du territoire, pour les déplacements de courtes et moyennes distances, mais aussi pour accéder à l'offre de transport.
- ▶ **D'augmenter le nombre moyen de personnes / véhicule à environ 1,3 personne contre 1,2 estimé en 2022**. Cet objectif, qui pourrait paraître modeste, est en réalité ambitieux, car l'amélioration de l'écosystème modes actifs et transport devrait réduire le besoin d'accompagnement. Cette légère augmentation du taux d'occupation devrait donc concerner des distances plus importantes qu'actuellement (distances qui ne peuvent cependant pas être évaluées précisément).
- ▶ **De faire passer la part des déplacements effectués seuls en voiture de 36% estimé en 2022 à 24% en 2035**, soit une baisse de 33%.

Enfin, le POA vise à **entamer une baisse du taux de motorisation**, en hausse continue depuis plusieurs décennies. Le nombre de voitures/habitant pourrait baisser de 5%, contre 5% de hausse si les tendances actuelles sont prolongées.

4 Axes, 13 actions

Améliorer l'offre de transport **collectif**

- Développer les modes structurants
- Développer le réseau urbain et la desserte du territoire
- Faire réseau grâce à l'information, la tarification et la billettique

Redéployer les usages de l'espace public

- Faciliter les déplacements à pied
- Etendre les aménagements cyclables
- Réaffecter des espaces de la voiture vers les autres modes

Fluidifier les connexions intermodales

- Renforcer les Pôles d'échanges et les parcs relais
- Faire des arrêts de transport des « interfaces mobilité »

Favoriser les transitions et la démotorisation

- Encourager le partage de véhicules
- Proposer de nouveaux services aux cyclistes
- Accélérer la transition vers les énergies décarbonées
- Mieux régler des livraisons et la logistique urbaine
- Piloter et accompagner le changement modal

Constats du diagnostic

Une part importante des déplacements se fait sur des distances élevées, pour lesquelles les deux alternatives sont la voiture (seul ou à plusieurs) et les transports collectifs.

Le transport collectif dessert actuellement, avec succès, trois axes structurants du territoire avec des modes de transports différents :

- **La ligne L1 du Léman Express** permet de rejoindre rapidement le centre de Genève depuis Thonon-Les-Bains, Perrignier et Bons-en-Chablais, avec une fréquence à la demi-heure en pointe et à la demi-heure en période creuse (complété par les services de la L141). Du fait du succès de cette offre, les trains sont saturés, notamment en heure de pointe, ce qui pose la question des capacités offertes. Les parkings de Bons en Chablais et Perrignier sont aussi saturés. Les sillons sont mobilisés pour les trains de voyageurs, ce qui rend le développement du fret ferroviaire en journée.
- **L'axe de la RD1005 fait, elle aussi, l'objet de plusieurs offres de transport collectif** : lignes du réseau Start, ligne transfrontalière 271, ligne G+ des TPG vers Veigy, toutes avec des tarifications spécifiques. Ces lignes sont fortement utilisées et un projet de BHNS permet d'envisager une amélioration du temps de parcours sur cet axe régulièrement congestionné.
- **Les navettes lacustres** CGN permettent de relier les deux rives du Lac Léman (Ligne N2 Lausanne-Thonon avec 13 allers-retours par jour et 15 en saison, Ligne N3 Nyon-Yvoire avec 13 allers-retours par jour et 21 en saison).

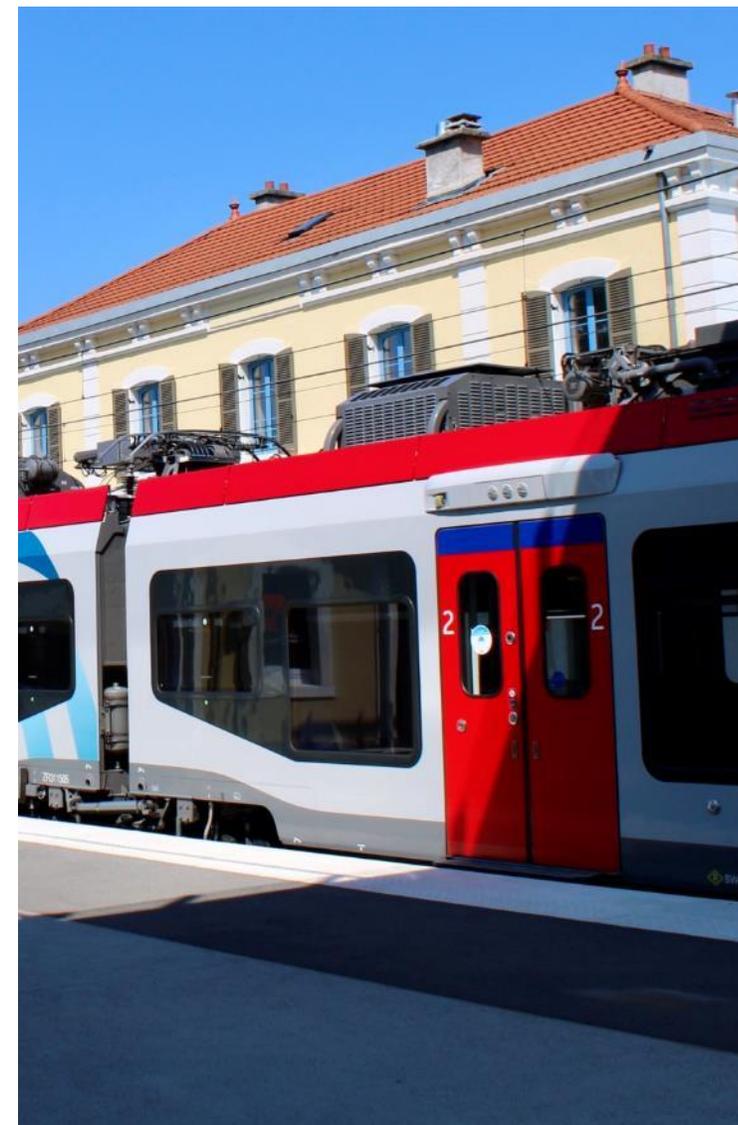
Objectifs

L'enjeu est de donner aux modes de transport collectifs la capacité d'accueillir des nouveaux usagers, issus du mode automobile, le long des axes structurants.

Cela passe par une **augmentation des capacités d'écoulement des flux** :

- **En train**, via l'affectation de matériel plus capacitaire, l'augmentation des fréquences, puis une évolution des infrastructures (doublement de la voie ferrée)
- **En bateau**, via l'affectation récente de navires plus capacitaires, ainsi que l'amélioration de l'intégration des navettes lacustres avec les offres de transport en rabattement
- **En mode collectif routier**, via l'aboutissement du projet de BHNS (augmentation des fréquences et des capacités, réduction des temps de parcours et augmentation de la fiabilité).

L'amélioration des capacités des infrastructures ferroviaires doit aussi permettre de conjuguer augmentation des flux de personne et des flux de marchandises sur la ligne Évian – Annemasse.



1- Augmenter la capacité de la ligne 1 du Léman Express

Pour augmenter la capacité de transport du LEX, plusieurs pistes doivent être explorées puis mises en œuvre :

- À long terme, le doublement de la voie ferrée entre Evian et Annemasse.
- L'affectation d'un matériel plus capacitaire, à deux niveaux, compatibles avec les tensions électriques Françaises et Suisses. Cette solution nécessaire pourra difficilement être mise en œuvre avant 2030, mais doit être préparée par les acteurs dès que possible (cahier des charges commun ...).
- À défaut, et dans un premier temps, l'offre jusqu'à Annemasse pourrait être renforcée via l'affectation de rames 2 niveaux françaises avec une correspondance systématique vers Genève..
- En l'absence de solution à court terme, la liaison autoroutière Machilly – Thonon pourrait servir de support à l'introduction d'une ligne express Thonon – Perrignier – Annemasse dès la mise en service de l'infrastructure routière. Cette opportunité sera étudiée dès 2025.

Sur la période 2025-2030, les actions suivantes seront menées :

- En gare de Thonon, réhabilitation de l'ancienne voie de service 4 pour faciliter l'exploitation des trains de marchandises et leur cohabitation avec les trains de voyageurs ;
- Suppression des passages à niveau à Perrignier (en cours) et

Bons (à l'étude) ;

- Adaptation, si nécessaire, des quais de la ligne Annemasse – Évian pour pouvoir accueillir des trains à 3 rames ;
- Étude d'opportunité sur l'ouverture de haltes ferroviaires dans les zones d'activités de Margencel et de Vongy

2- Déployer une offre de Bus à Haut Niveau de Service sur la RD1005

L'axe desservi par la RD1005 doit devenir un axe majeur de transport interurbain et international, complémentaire à la ligne Léman Express.

L'aménagement de cet axe, pour lequel l'agglomération est lauréate d'un appel à manifestation d'intérêt BHNS de l'État, doit débiter avant 2026, avec notamment les aménagements et équipements des arrêts (« interfaces ») de la ligne BHNS et les premières sections en site propre sur les emprises disponibles (par exemple, travail sur les contre-allées dans la zone d'activité d'Anthy sur Léman) ainsi que l'amélioration de l'exploitation liée à la suppression de la vente à bord.

À l'échéance du contrat d'exploitation de la ligne 271 (décembre 2027), le niveau de service sera renforcé et surtout unifié, via l'intégration de la partie française de la ligne 271 au sein de l'offre et des tarifs Star't. Cela passera :

- par une intégration tarifaire complète pour les trajets internes au ressort territorial de Thonon **Agglomération**
- ou par une refonte de l'offre de la ligne 271, avec une ligne Star't BHNS Thonon – Veigy Douane côté français et une correspondance systématique vers le réseau TPG au péage de Veigy. L'objectif est de créer une offre cadencée, par

exemple, 15 minutes en heure de pointe, avec des offres en rabatement sur les différents points d'interfaces de la ligne BHNS

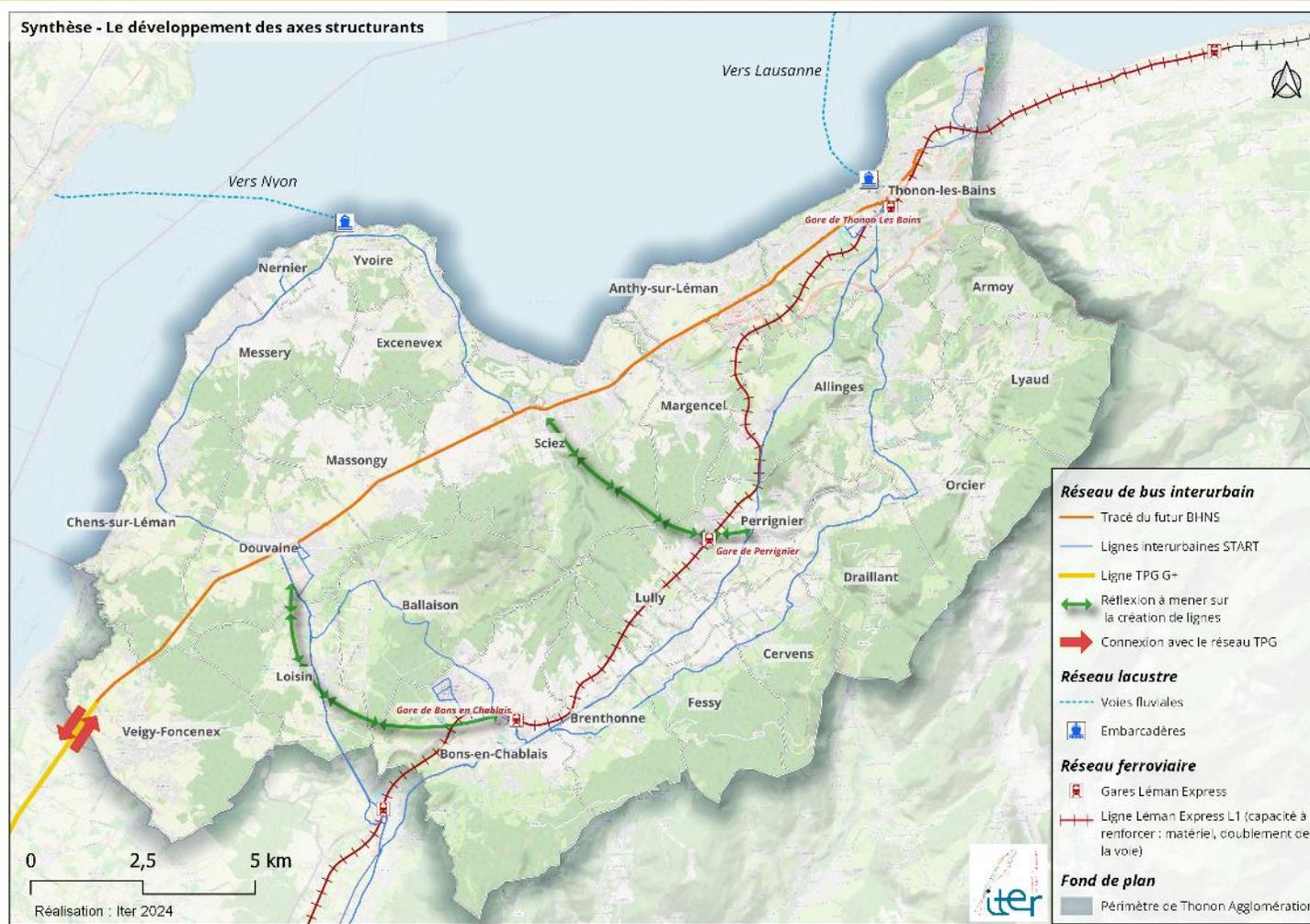
Une seconde étape de développement des infrastructures du BHNS sera engagée à l'horizon de l'ouverture de la liaison autoroutière Machilly – Thonon, en profitant de la réduction de trafic générée par cette nouvelle liaison : réaffectation des espaces, refonte éventuelle des plans de circulation, et priorité aux véhicules de transport sur les carrefours congestionnés.

3- Améliorer l'intégration des navettes lacustres

Récemment, de nouveaux navires ont été affectés à la ligne Thonon - Lausanne, permettant d'augmenter notablement les capacités d'emport.

La coordination entre le réseau urbain Start et les navettes sera améliorée, notamment au niveau des correspondances avec la gare de Thonon, l'objectif étant d'atteindre la qualité de service proposée du côté suisse.

Zoom : Les axes lourds de transport à l'horizon 2035



On en parle aussi...

Dans le volet mobilité

De nombreuses actions sont liées au développement des modes structurants, parmi lesquelles:

Action 2 - liaisons vers et entre les modes structurants

Action 3 - information et tarification

Actions 7 et 8 - renforcer les pôles d'échanges, des P+R et créer des « interfaces » aux arrêts principaux du BHNS

Dans le PLUi

Des emplacements réservés sont prévus pour les éventuelles interventions nécessaires à la mise en œuvre du BHNS (P+R).

Dans le SCOT

Les évolutions du réseau s'inscrivent dans la stratégie mobilité décrite en annexe du SCOT.

Ailleurs

Le SIAC a mené une étude d'identification des solutions pour la ligne ferroviaire, qui pourra servir de base à la réflexion.

Le projet de territoire du Grand Genève intègre les axes structurants de l'offre de transport



Le NaviExpress, proposant 700 places Thonon à Lausanne. Crédit photo : Shiptec.

Mesure	Période	Investissement	Fonctionnement	Maître d'Ouvrage	Partenaires
Augmenter la capacité de la ligne 1 du Léman Express	2025	2035 A évaluer - 20 M€ pour 1 Région Etudes : 350 K€	A évaluer	Région, Lémanis	Etat (CPER)
Déployer une offre de Bus à Haut Niveau de Service sur la RD1005	2026	2035 25 M€ sur l'ensemble du projet BHNS 2 M€ sur la première étape (arrêts, quelques sections en site propre)	Réutilisation budget GLCT + 300 K€	Thonon Agglo, GLCT	Etat, Département, Canton de Genève
Améliorer l'intégration des navettes lacustres	2028	2035		Thonon Agglo	



Léman Express

Indicateurs de suivi

► Moyens

- Nombre de places offertes en heure de pointe par les transports collectifs sur les axes structurants

► Résultats

- Nombre de voyages en transports collectifs sur les axes structurants

Impact / Effort

Report Modal :



Complexité :



L'impact sur l'environnement est d'autant plus important qu'il concerne des distances élevées, génératrices d'émissions de gaz à effet de serre.

Constats du diagnostic

Avant 2022, le réseau BUT (Bus Urbains Thononais) regroupait les communes urbaines de Thonon Agglo et du Pays d'Évian, les lignes interurbaines étant contractualisées par l'agglomération dans le cadre de marchés publics. Aujourd'hui, les lignes interurbaines et urbaines de Thonon Agglo ont été rassemblées au sein du réseau STAR'T, tandis que les lignes qui desservent le Pays d'Évian – Pays d'Abondance appartiennent au réseau EVA'D.

START a connu une forte évolution en 2023, avec notamment une augmentation des fréquences et des amplitudes horaires sur les axes à plus forts potentiels, une diamétralisation des lignes pour libérer l'espace sur la Place des Arts, de nouvelles correspondances possibles avec les navettes lacustres, le Léman Express et la ligne 38 des TPG et de nouvelles lignes interurbaines. Cette évolution ambitieuse a cependant été entravée par les difficultés de recrutement de conducteurs.

Malgré ces améliorations, certains points sensibles persistent dans le réseau actuel. Les lignes interurbaines, couvrant de plus grandes distances, présentent une fréquence relativement faible ; le nombre de correspondances possibles avec le Léman Express à Bons en Chablais ou Perrignier reste limité par cette fréquence.

Objectifs

Les évolutions du réseau de transport collectif de l'agglomération doivent rendre possible le report modal depuis la voiture pour des distances moyennes ou longues.

L'objectif est d'augmenter l'usage du réseau de transport de l'agglomération pour atteindre une part modale de 7%, contre 4,6% estimé en 2022. En intégrant l'évolution démographique, cet objectif signifie un doublement de la fréquentation du réseau en 13 ans, objectif d'autant plus ambitieux que l'amélioration des conditions de déplacement à pied et à vélo pourrait générer un léger report du bus vers les modes actifs.

Il s'agit donc pour l'offre de transport de gagner des parts modales sur les trajets relativement longs, actuellement effectués en voiture (seuls ou accompagné), en direct ou en intermodalité avec les modes lourds

Cet objectif sera atteint par les évolutions déjà décidées sur le réseau, puis par une refonte qui interviendra au moment du renouvellement de la concession, à mi-parcours de l'exécution du Plan de Mobilité.



Crédit photo : STAR'T

1- Avant 2028, dans le cadre de la concession actuelle

De premières évolutions seront évaluées et intégrées dans le cadre de la DSP actuelle :

- L'amélioration des correspondances des lignes sur les gares du LEX et avec les navettes lacustres et si nécessaire l'intégration de la ligne BHNS desservant la RD1005 (cf. Action 1)
- Création d'une liaison régulière entre Bons en Chablais et Douvaine via la Zone des Bracots (permettant de relier ce secteur d'emploi depuis la gare de Bons aux heures de pointe)
- Lignes 141 et 151 : mise en place d'un terminus au P+R Altea connecté au BHNS d'Annemasse, pour tout ou partie des services (associé à un titre combiné entre les deux réseaux). Les km et le temps de conduite économisés par cette nouvelle organisation seront réinjectés pour augmenter les fréquences.

2- Lors du renouvellement de la concession

Les évolutions suivantes seront étudiées pour la prochaine refonte du réseau Start :

- Mise en place d'une logique de cadencement des lignes, conçu pour permettre des correspondances efficaces aux nœuds du réseau (arrêts d'interface),
- Rabattement systématique des lignes secondaires vers les lignes fortes (exemple : presque / BHNS RD1005) et les gares
- Amélioration de la régularité et de la vitesse commerciale, notamment via la généralisation de la priorité aux feux et, si nécessaire, la création de voies séparées en amont des

carrefours congestionnés

- Introduction d'une ligne Sciez sur Léman (BHNS) / Échangeur / Gare LEX / Perrignier éventuellement étendue à Allinges
- Expérimentation de lignes de covoiturage ou de lignes à la demande pour le rabattement des plus petites communes, notamment sur le secteur des Collines, pour lesquelles une offre fréquente ne serait pas économiquement viable

3- Améliorer le recrutement et la fidélisation des conducteurs

Intégrer au contrat des mesures à prendre par le délégataire pour faciliter le recrutement et la fidélisation des conducteurs. Implique en amont de comprendre et hiérarchiser les différentes causes, par exemple via une étude spécifique. Ce problème, présent au niveau national, est renforcé par la proximité de la Suisse.

Pour trouver des solutions réalistes au problème de pénurie de conducteurs (présent sur tout le réseau national, mais renforcé par la proximité de la Suisse), Thonon Agglo coordonnera, à l'occasion de la réflexion sur la prochaine période de contractualisation, une démarche de détermination et de hiérarchisation des causes : sur quel type de ligne ce problème est-il le plus marqué ? Quels sont les critères explicatifs de cette situation ? Quelle est l'efficacité des mesures déjà prises par l'exploitant ?

Thonon agglo déterminera ensuite les mesures à intégrer ou négocier au futur contrat pour améliorer le recrutement et la fidélisation des conducteurs.

4- Maintenir l'offre de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap

L'offre de transport à la demande est actuellement un outil précieux pour les personnes ne pouvant se déplacer en voiture ni se rendre à un arrêt de transport proche, ou encore, pour les secteurs peu denses, lorsque les services réguliers ne seraient pas viables. Cette offre sera maintenue et des mesures seront prises pour améliorer la disponibilité en faveur des usagers en situation de handicap.

On en parle aussi...

Dans le volet mobilité

L'action 1 précise les mesures accompagnant le développement des fréquences sur l'axe RD1005.

L'action 3 traite des mesures à prendre pour favoriser l'expérience des voyageurs dans le cadre de l'intermodalité : mesures d'intégration tarifaire et billettique, disponibilité de l'information multimodale.

Les actions définies dans l'axe 2 (vélo et marche) étendront les zones d'attraction des arrêts de transport.

Les actions définies dans l'axe 3 (connexions intermodales) décrivent les améliorations à apporter sur les arrêts du réseau START

Dans le SCOT

Les évolutions du réseau s'inscrivent dans la stratégie mobilité décrite en annexe du SCOT.



Crédit photo : Thonon Agglomération

Mesure	Période		Investissement	Fonctionnement	Maître d'Ouvrage	Partenaires
Avant 2028, dans le cadre de la concession actuelle	2025	2028		200 K€	Thonon Agglo	
Lors du renouvellement de la concession	2028	2035	Etudes : 80 K€	A évaluer via une étude de faisabilité.	Thonon Agglo	
Améliorer le recrutement et la fidélisation des conducteurs	2024	2035		Objectif : limiter le coût en supprimant les doublons et valorisant les connexions entre lignes	Thonon Agglo	
Maintenir l'offre de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap	2025	2035		Stable	Thonon Agglo	

Indicateurs de suivi

- ▶ **Indicateurs de résultats**
 - ▶ km voyageurs effectué sur le réseau de l'agglomération
- ▶ **Indicateurs de moyens**
 - ▶ Fréquences offertes sur les lignes fortes urbaines ou interurbaines

Impact / Effort



Constats du diagnostic

Plusieurs offres de transport collectif existent sur le territoire. Prise globalement, l'offre peut paraître relativement dense. Pour autant, les complexités de tarification et d'accès au titre ne donne pas une vision unique de ces solutions du point de vue des voyageurs.

À ce jour, il n'y a pas d'outil d'information exhaustif sur offres de transport à l'échelle du bassin de mobilité (qui dépasse le territoire de Thonon Agglomérations). Les données communiquées en opendata étant partielles, les systèmes d'information privés et publics sont incomplets.

Le tarif du trajet varie selon le réseau de transport. Cela limite l'effet réseau et l'adoption des transports collectifs. Les différents outils billettiques rendent aussi le parcours client plus difficile. Il n'y a pas de support commun ni d'application de type « Mobilité as a service » (facturation unique des services de mobilité).

Les zones Léman Pass, titres combinés entre le Léman Express et les lignes locales, ne couvrent qu'une partie du territoire, en correspondance avec la gare de Thonon.

Le réseau Star't propose une grille tarifaire sur deux zones avec un tarif dépendant du nombre de zones traversées. Ces zones ne sont pas les mêmes que les zones Lemman Pass. Les tarifs combinés EVA'D / Star't ne sont accessibles que pour les abonnés de la zone 1. De la même façon, la tarification Star't n'est pas reconnue sur la ligne 271 pour les trajets internes à l'agglomération, ce qui supprime l'« effet réseau » entre les lignes desservant la RD 1005.

Objectifs

Aujourd'hui contraignantes, la tarification, la billettique et l'information doivent faciliter l'accès aux services de mobilité et les rendre complémentaires entre eux.

Cela concerne d'abord l'ensemble des offres de transport, mais aussi tous les services alternatifs ou envisagés dans le volet mobilité du PLUI : services aux cyclistes, offres de covoiturage ou d'autopartage ...

La philosophie de ces actions n'est pas tant de réduire les tarifs des différents services que d'améliorer l'expérience des usagers via un accès simplifié et lisible à l'ensemble des titres de transport. Il s'agit d'abord de faire en sorte que ces alternatives soient perçues comme une seule offre globale pour les voyageurs ne souhaitant pas recourir à l'autosolisme.

Ces actions prennent en compte l'évolution du système billettique Star't, prévue en 2025



Le réseau Start accepte la validation par carte bancaire depuis septembre 2023
Crédit photo : réseau Start

1. Accélérer l'intégration tarifaire entre les réseaux

Thonon Agglomération et le GLCT s'entendront pour que les titres Star't soient acceptés sur la L271 pour tous les trajets internes à l'agglomération (au minimum les abonnés), sans attendre l'échéance du contrat en cours.

Par ailleurs, Thonon Agglomération cherchera à obtenir, avec les territoires voisins :

- La reconnaissance des titres Star't sur les lignes EVAD pour les trajets internes à Thonon-les-Bains
- La création d'un titre d'abonnement combiné Star't / Altea pour les correspondances vers Annemasse.

Ces titres passeront par le respect de la charte d'interopérabilité régionale Oura!.

La zone 300 Léman Pass sera étendue à l'ensemble des communes du territoire, permettant une prise en compte des correspondances depuis la gare de Bons et de Perrignier. Les partenaires de Léman Pass étudieront avec les gestionnaires de parking la possibilité d'intégrer dans un seul titre le prix du transport et du stationnement dans les parcs de stationnement des PEM, à commencer par Thonon-les-Bains.

2. Simplifier l'accès aux titres de transport

Le renouvellement du système billettique, prévu en 2025, est une opportunité pour simplifier encore l'accès aux titres de transport.

Le réseau Star't accepte la validation par carte bancaire pour les usagers occasionnels sur ses lignes. Cette acceptation est cependant impossible pour les trajets traversant deux zones. Si

cette limitation technique n'est pas surmontable, la fusion des deux zones de tarif Star't sera envisagée.

Une tarification solidaire proposera une réduction d'au moins 50% sur les abonnements à partir d'un seuil calculé sur le quotient familial (seuil d'accès à la complémentaire solidaire santé).

Enfin, Thonon Agglomération participera activement à toute initiative permettant de valoriser un support de titre commun à l'ensemble des réseaux (LEX/Star't/Evabus/CGN/TPG), ou à l'émergence d'outils "MAAS", proposant via une application de « compte mobilité » l'accès à l'ensemble des offres de transport du territoire et aux services complémentaires : location de vélos longue durée, accès au covoiturage, paiement des parkings relais ... Ces actions doivent être traitées à une échelle supérieure à l'agglomération, par le pôle métropolitain et/ou la Région.

3. Diffuser largement l'information

Thonon Agglomération exigera de ses exploitants une alimentation régulière des données d'offre transport théorique et en temps réel en opendata et une déclaration de ces informations sur les principales applications de navigation via smartphones. La fourniture des données sera aussi faite au système d'information régional.

On en parle aussi...

Le Sradet dispose que les AOM doivent se concerter sur l'intermodalité, et notamment l'information multimodale, la tarification et la distribution multimodale (règle 10)

La Règle 12 prévoit que les EPCI et AOM contribuent à développer une information multimodale voyageurs fiable et réactive, en produisant, gérant et diffusant une information si possible en temps réel sur les offres de mobilité qui relèvent de leurs compétences, et intégrable par le système d'information multimodal régional

Selon la règle 13, les autorités organisatrices s'efforcent de rendre interopérables les systèmes et supports de distribution de titres de transport mis en œuvre sur leur ressort territorial, en conformité avec les prescriptions régionales en la matière, afin de proposer des tarifications multimodales.

Thonon-les-Bains, 74200

Sciez, 74140

Partir maintenant [Options](#)

⚠ Nous ne disposons pas des horaires les plus récents pour cette zone.

[Envoyer l'itinéraire vers votre téléphone](#)

11:12 – 11:38 26 min
 🚶 > 🚌 271

12:07 – 12:30 23 min
 🚶 > 🚌 152
 À 12:15 de Place Des Arts - Thonon
 6,00 € 🚶 9 min
[Détails](#)

14:52 – 15:13 21 min

Exemple d'information théorique non à jour (14/9/2023).

Mesure	Période		Investissement	Fonctionnement	Maître d'Ouvrage	Partenaires
Accélérer l'intégration tarifaire entre les réseaux	2025	2032	-	50 K€	Thonon Agglo	Pays Evian Vallée d'Abondance, Agglomération d'Annemasse, Pôle métropolitain Genevois Français Communauté Léman Pass
Simplifier l'accès aux titres de transport	2030	2035	300 K€ (renouvellement du système billettique)	150 K€	Thonon Agglo	
Diffuser largement l'information	2025	2035	-	15 K€	Thonon Agglo	Région

Indicateurs de suivi

► Moyens

- Accords tarifaires signés et mis en œuvre
- Existence d'un support commun ou d'une application de type MAAS
- Données opendata à jour et diffusées.

► Résultats

- Nombre de trajets internes à l'agglomération sur les lignes 271 et les lignes EVAD
- Nombre de montées en correspondance sur le réseau start

Impact / Effort

Report Modal :



Complexité :



Constats du diagnostic

La marche représente aujourd'hui est le trait d'union essentiel entre tous les modes. 28% des déplacements des habitants de l'agglomération sont effectués uniquement à pied, mais la marche est aussi impliquée dans la plupart des autres déplacements, en transport ou en voiture.

L'amélioration des conditions de marche est un levier important de report modal, pour les courts trajets (0 à 2 Km), comment pour étendre l'aire d'influence des arrêts de transports.

A Thonon, l'hyper-centre est réservé en priorité aux piétons. Ailleurs sur la commune, la qualité des espaces est hétérogène (certains trottoirs sont étroits, présence de la voiture et du stationnement qui n'incitent pas à la déambulation). Les communes de Nernier et d'Yvoire ont aussi réservé leur centre historique aux piétons. La déambulation y est agréable et confortable, même si le revêtement et la pente rend la voirie peu accessible aux personnes à mobilité réduite.

Dans les autres pôles de l'agglomération, les espaces piétons en centre bourg, de qualité sur certains aménagements récents (Veigy, Chens), sont plus réduits et peu confortables. Seuls les aménagements les plus récents sont conformes aux normes PMR, ce qui rend difficiles les déplacements à pied, même pour une personne sans handicap particulier. La traversée des axes routiers très fréquentés est un obstacle majeur à l'adoption de la marche à l'échelle des communes concernées.

Enfin, le nombre de Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics est très réduit sur l'agglomération.

Objectifs

L'agglomération s'est donné pour objectif de passer de 28 à 31% la part modale de la marche. Compte tenu de l'évolution attendue de la mobilité, cela signifie à terme une augmentation de 35% du nombre de déplacements, sans compter l'accès à pied aux arrêts de transport et pôles d'échange.

L'objectif est, à travers les aménagements, de rendre possible et d'encourager les déplacements à pied vers les écoles, les commerces, les arrêts de transport.

Il s'agit aussi de rendre la voirie beaucoup plus accessible aux personnes en situation de handicap, et donc beaucoup plus confortable pour le reste des habitants.



Credit photo : commune de Bons en Chablais

1- Planifier l'amélioration des cheminements piétons

Compte tenu de l'importance du linéaire de voirie concerné et donc des coûts, il est indispensable de prioriser l'action publique. Pour cela, Thonon Agglo et les communes identifieront les parcours reliant les équipements publics et les commerces à moins de 10 minutes à pied.

La définition de la stratégie passera par l'adoption en 2026 d'un schéma « Marche du quotidien » concernant toutes les communes, intégrant :

- Les PAVE communaux (Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics), qui seront élaborés dans le cadre d'un groupement de commande et intégreront une vision large de la marche : agrément des cheminements, équipements urbains ...
- Un bilan pluriannuel des actions à conduire pour chaque commune
- Une charte des aménagements piétons et de l'accessibilité des espaces publics, adaptée aux différents espaces de l'agglomération. Cette charte intégrera aussi des exemples de bonnes pratiques observées sur l'agglomération : trottoirs larges, traversants, végétalisation, équipements en bancs et points d'eau, jalonnement...
- Un volet sur le management de la mobilité (communication, démarches de plans de mobilité scolaire ...)

2- Mettre en œuvre le schéma Marche en priorisant les mises en accessibilité et l'amélioration des liaisons piétonnes en centre villes et centre bourg

La mise en œuvre du schéma marche s'étalera sur la durée du POA, de 2027 à 2035. La priorité sera donnée aux aménagements permettant d'établir des continuités vers les écoles, puis vers les autres équipements et services.

L'amélioration des conditions de marche implique souvent de questionner la place du stationnement, voire de la circulation pour élargir les trottoirs et augmenter l'espace public dédié aux modes actifs. L'introduction de la liaison Machilly Thonon est une opportunité pour profiter et accentuer la baisse du trafic de transit dans les centres bourgs traversés par les RD 1005 et 973 via la requalification de la traversée des bourgs.

On en parle aussi...

Le Scot prévoit que les documents d'urbanisme veillent à assurer la continuité des cheminements piétons existants ou projetés.

Au niveau national, l'Etat conduit un « plan marche » au niveau national qui permettra d'obtenir des cofinancements sur l'ingénierie et les travaux.

L'OAP Mobilité et les OAP sectorielles traitent de la prise en compte des piétons dans le cadre de la création de voiries.



Crédit photo :Le Messenger

Mesure	Période	Investissement	Fonctionnement	Maître d'Ouvrage	Partenaires
Planifier l'amélioration des cheminements piétons	2025	2026 150 K€		groupe de commande Thonon Agglo + Communes	Etat, Ademe (co-financement)
Mettre en œuvre le schéma Marche en priorisant les mises en accessibilité et l'amélioration des liaisons piétonnes en centre villes et centre bourg	2025	2027 A évaluer selon le schéma directeur marche et les PAVE		Communes	Département, Thonon Agglo, Etat

Indicateurs de suivi

- ▶ **Moyens**
 - ▶ Schéma et PAVE adoptés avant 2027
 - ▶ Aménagements conformes au plan pluriannuel
- ▶ **Résultats**
 - ▶ Part de la marche dans les déplacements

Impact / Effort



Constats du diagnostic

En 2022, 5% environ des déplacements des habitants de l'agglomération sont réalisés à vélo, avec une forte concentration sur Thonon-les-Bains. L'usage de la trottinette électrique en milieu urbain se développe aussi, seul ou en intermodalité.

Le vélo est un mode très complémentaire aux offres de transport ferroviaire ou de type BHNS. Le diagnostic a ainsi montré que 70% de la population peut accéder à l'une des gares du territoire à moins de 20 minutes à vélo (85% à moins de 20 minutes en vélo à assistance électrique). La topographie d'une partie du territoire se prête très bien à l'usage d'un vélo standard et le vélo à assistance électrique est en mesure de répondre aux distances plus longues ou présentant plus de dénivelés.

Les aménagements cyclables sur le territoire de l'agglomération sont présents de façon ponctuelle malgré quelques réalisations de qualité. La ville de Thonon-les-Bains dispose d'un réseau principalement constitué de bandes cyclables sur un tiers des voies communales, mais également de quelques aménagements qualitatifs, de voies vertes peu dimensionnées et de pistes sur trottoir. En dehors de Thonon-Les-Bains, les infrastructures sont concentrées sur la véloroute Eurovélo 17 « Via Rhôna » ayant vocation de faire le tour du Lac Léman et de rejoindre au Sud la Méditerranée. Elle s'étendra à terme sur plus de 800 km avec un itinéraire continu à 99% et dont 58% en site propre. Cette véloroute n'est pour le moment pas entièrement réalisée et quelques tronçons sont encore en phase de projet et d'autres ont néanmoins le tracé définitif arrêté. La mise en service de cette véloroute s'inscrit dans un schéma global à l'échelle du département. La V17 pourra à terme être connectée à la

véloroute V61 reliant Annemasse au Mont Blanc et à la véloroute V62 permettant de rejoindre le sillon alpin et le lac d'Annecy. Ce type d'infrastructure cyclable, dédié principalement au tourisme, ne correspond que peu aux besoins de mobilité du quotidien et ne permet donc pas de soutenir en l'état un report modal.

Thonon Agglomération a adopté en 2024 un schéma directeur cyclable qui définit les itinéraires à aménager de façon continue, par niveau de priorité.

S'agissant du stationnement vélo, celui-ci se concentre davantage sur Thonon et sur le long du Lac Léman. Différents types de stationnement sont présents sur l'agglomération avec notamment des arceaux permettant d'attacher le cadre et la roue (334 places), des sabots d'ancrage ne permettant d'attacher que le cadre (250 places), des râteliers ne permettant d'attacher que la roue (572 places) et des box sécurisés, notamment à la gare de Thonon-les-Bains (parking Effia et box de la Région) et Perrignier.

Cependant, certaines communes du territoire n'en sont pas équipées, telles que : Massongy, Draillant, Lully, Fessy et Brenthonne.

Cette partie du territoire est par ailleurs très vallonnée, ce qui est un frein à la pratique du cycle.

Objectifs

L'ambition du POA est de porter la part modale du vélo et des autres engins de déplacements personnels à 11% d'ici 2035.

Cela passe principalement par la mise en œuvre du schéma directeur adopté par l'agglomération ainsi que les schémas élaborés par les communes du territoire, afin de créer un écosystème complet autour du vélo sur le territoire.



Crédit photo : Citec Conseil

1- Aménager les liaisons inscrites au schéma directeur cyclable

Le schéma directeur cyclable de Thonon Agglomération repose sur l'affirmation du vélo comme alternative possible à la voiture pour des déplacements jusqu'à environ 10 Km, vers les différentes polarités de l'agglomération et les pôles d'échanges multimodaux.

Il distingue

- Des interventions court terme à réaliser avant 2028 (liaisons structurantes, stratégiques pour la cohérence d'ensemble du réseau ou présentant une certaine facilité de réalisation), représentant au total 23 M€, subvention comprise;
- Des interventions moyen terme (avant 2032) permettant de finaliser le réseau structurant ou s'appuyant sur les opportunités de travaux, telles que le BHNS, représentant environ 18 M€ ;
- Des interventions à long terme, concernant des axes secondaires et de rabattement sur le réseau structurant.

Ce schéma prévoit ainsi la création de continuités cyclables sur plus de 150 Km. Environ la moitié des axes feront l'objet d'aménagement spécifique : voies vertes, pistes. Une autre partie s'appuiera sur les voies existantes en retravaillant les plans de circulation et en décourageant le trafic motorisé de transit sur les axes concernés, afin de limiter au maximum l'artificialisation du sol.

Ces aménagements seront assurés par les gestionnaires de voirie, avec le soutien technique et administratif de Thonon Agglomération.

2- Assister les communes dans la mise en place des aménagements cyclables

Thonon agglomération a adopté un guide d'aménagement cyclable. Ce guide précise les conditions pour que les aménagements cyclables soient réellement accessibles aux cyclistes du quotidien, mais aussi aux usagers de la trottinette ou d'autres modes légers. Celui-ci sera diffusé, expliqué aux aménageurs publics et l'agglomération assistera les communes pour le respecter.

Par ailleurs, Thonon Agglomération proposera son aide pour la recherche de financement

3- Développer la pratique du cyclotourisme

Via Rhona est une continuité cyclable dont la mise en place permet à la fois de développer l'activité de cyclotourisme et les déplacements du quotidien sur une partie du territoire. Thonon Agglo dispose de la compétence pour réaliser les aménagements sur cet axe. Par ailleurs, un travail d'information sera fait avec les offices du tourisme pour développer les établissements bénéficiant du label « Accueil vélo » .

L'assistance technique pourra aussi être complétée par une assistance économique, à travers la mise en place d'un fonds de concours de l'agglomération et l'aide aux montages de dossiers de financements dans le cadre des appels à projets publics.

4- Développer le stationnement vélo

En parallèle au déploiement d'aménagement, des stationnements vélo seront implantés à proximité des ERP, centralités commerciales, des gares, principaux arrêts de transport et pôles d'échanges de l'agglomération. La volumétrie sera déterminée en fonction de la taille des ERP, de l'aire de chalandise de l'équipement et de la part modale visée. Le type de stationnement prendra en compte la durée, du simple arceau à l'abri vélo jusqu'aux consignes ou abris collectifs sécurisés.

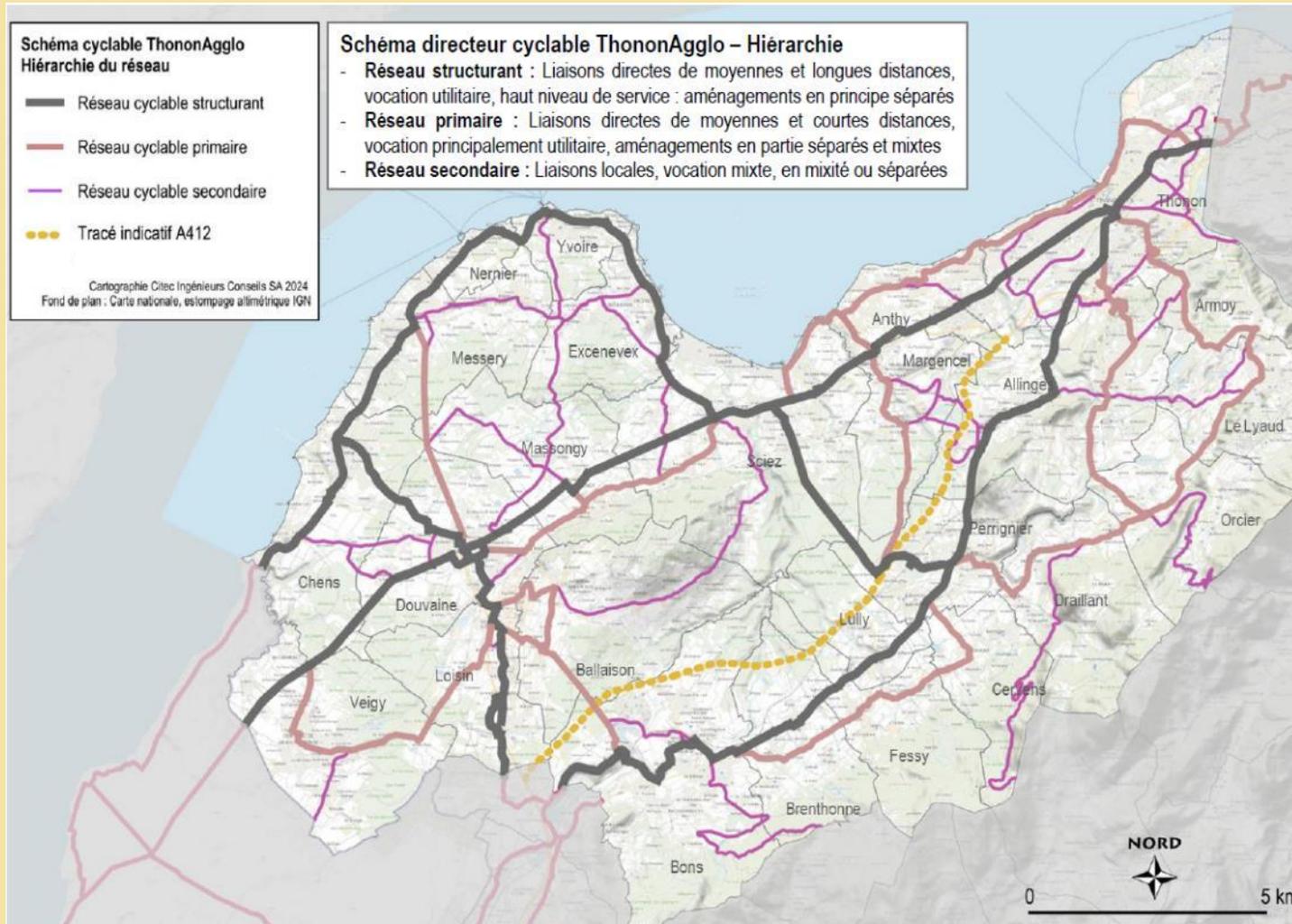
Par ailleurs, pour proposer une alternative aux résidents ne disposant pas d'espace pour stationner leur vélo, on aura recours à des consignes semi-collectives installées sur des places de stationnement automobile. Les "pas de porte" situés dans des espaces vacants en centre-ville ou centre bourg pourront aussi être préemptés pour constituer des stationnements vélos sécurisés.

Mesures environnementales

Hors zone agglomérées, l'essentiel des aménagements se fera sur un espace déjà artificialisé. En zone agglomérée, l'artificialisation devrait rester exceptionnelle, d'autant plus lorsque l'on s'appuie sur une suppression de stationnement longitudinal. Le stationnement sera créé sur des espaces déjà artificialisés.

Lorsqu'une infrastructure nécessitera un nouveau revêtement (ou une reprise importante du revêtement existant), on privilégiera le recours aux matériaux à la fois roulables et perméables. Des mesures permettront une bonne intégration paysagère et la préservation des haies, boisements ou des cours d'eau.

Zoom : le schéma directeur cyclable de Thonon Agglomération



On en parle aussi...

Les infrastructures cyclables s'inscrivent dans le **Plan vélo National**, mis à jour en 2022

Le **Département Haute Savoie dispose de son plan vélo**, dont l'objectif est d'investir 56 M€ sur la période 2023-2027

L'OAP mobilité et les OAP sectorielles décrivent la prise en compte des cyclistes lors de la création de voirie et apporte des précisions sur la gestion des stationnements.

La **fiche action 6 du POA** traite de mesures touchant au rééquilibrage de la voirie entre les modes actifs et les modes motorisés.

La **fiche action 10 du POA** traite spécifiquement des services aux cyclistes

La **fiche action 14 du POA** prévoit une réflexion sur une prise de compétence de l'agglomération sur les voiries inscrites au schéma directeur du réseau structurant, qui lui permettrait d'être plus pro actif dans la réalisation du schéma



Mesure	Période	Investissement	Fonctionnement	Maître d'Ouvrage	Partenaires	
Aménager les liaisons inscrites au schéma directeur cyclable	2025	2035	41 M€ pour les liaisons court et moyen terme, tous gestionnaires confondus et hors subvention	Communes, Département, Thonon Agglo	Thonon Agglo, Etat, Région AURA, Département 74	
Assister les communes dans la mise en place des aménagements cyclables	2025	2035		35 K€	Thonon Agglo	
Développer la pratique du cyclotourisme	2025	2035	Via Rhôna incluse dans mesure Schéma Directeur	15 K€	Thonon Agglo, Offices du Tourisme	
Développer le stationnement vélo	2025	2035	200 K€		Communes	La Région, SNCF Gares et Connexions

Indicateurs de suivi

► Moyens

- Nombre de Km d'aménagements cyclables dans et hors zone agglomérée
- Nombre de stationnement vélos

► Résultats

- Comptages le long des principaux axes
- Part modale du vélo

Impact / Effort

Report Modal :



Complexité :



Constats du diagnostic

Thonon Agglomération est traversée par un axe du réseau structurant départemental : la D1005 qui dessert les communes principales telles que Douvaine, Sciez et Thonon-Les-Bains. La D903 traversant Perrignier et Bons en Chablais, est un autre axe de transit très fréquenté entre Thonon et Machilly.

Ces deux axes présentent des frontières symboliques partageant ainsi l'espace public des villes traversées, c'est notamment le cas pour Sciez, Douvaine ou encore Bons en Chablais, et elles rendent difficiles les déplacements à pied ou à vélo. Par ailleurs, ces axes accueillent un grand nombre de véhicules (20 à 30 000 véhicules /jour sur la RD9005, 15 à 17 000 véhicules/jour sur la D903 mais également de Poids Lourds (4 à 7% selon les points de comptages) engendrant un fort trafic et concourant à la dégradation du cadre de vie des habitants et des villes traversées, y compris sur certaines voiries utilisées comme raccourci par les automobilistes. L'ouverture de la liaison express Machilly – Thonon est une opportunité pour repenser les affectations d'espace publics dans les villes et villages traversés, mais aussi d'apaiser les voiries secondaires.

La réglementation de vitesses dépend de chaque commune. De nombreuses communes ont instauré une limitation à 30 voire 20 en centre bourg. Le centre-ville de Thonon, en revanche, ne propose pas pour le moment un zonage cohérent pour la limitation à 30 Km/h.

A l'exception des espaces piétons à Thonon, Yvoire et Nernier, l'espace public est marqué par la prédominance du trafic et du stationnement automobile.

Objectifs

Les objectifs poursuivis par cette fiche action sont issus des objectifs d'évolution des parts modales en faveur des modes actifs (marche et vélo) et des transports collectifs, dont le BHNS.

Il s'agit de changer progressivement l'affectation de l'espace public pour la rendre plus cohérente avec les objectifs de report modal.

Cette approche de choix de l'affectation des espaces publics a pour but de développer les infrastructures nécessaires à la marche, au vélo et au transport en limitant au maximum l'artificialisation des sols.

Par ailleurs, la réduction de la quantité d'espace consacré à la voiture permet de contribuer à l'objectif de démotorisation progressive des ménages.



Crédit photo : Le Messager

1- Hiérarchiser la voirie

Pour permettre aux modes actifs de se développer en limitant l'artificialisation des sols, il est nécessaire de rendre viable, autant que possible, un partage de l'espace de voirie (zones de rencontre, doubles sens cyclables, chaudières, itinéraires jalonnés sur routes calmes). Cela implique de limiter le trafic sur les axes concernés, et donc d'accentuer la hiérarchisation de la voirie, c'est-à-dire décourager l'utilisation des axes desservant les quartiers ou les secteurs résidentiels comme raccourci lorsque les axes principaux sont congestionnés.

Sur les axes concernés par des liaisons vélos sans aménagement séparés, les communes feront évoluer le plan de circulation pour réduire le trafic en utilisant la mise en sens unique (avec reprise de la voirie disponible pour les aménagements cyclables), les dispositifs ralentissant le trafic motorisé (chicanes, écluses...) les mises en double impasse sauf modes actifs voire les passages en voie verte sauf riverains. L'objectif est de limiter le trafic à 3000 véhicules par jour sur les axes aménagés en chaudière et 1000 véhicules par jour sur les axes faisant l'objet d'un simple jalonnement vélo et de limiter la vitesse effective entre 50 et 70 Km/h pour ces deux types d'aménagement hors agglomération. En zone agglomération, la vitesse réglementaire devrait être abaissée à 30 Km sauf exceptions et le double sens cyclable doit être généralisé sur les zones à 30 Km/h.

2- Reporter le stationnement longitudinal vers du stationnement en poche en centre-ville et sur les axes desservis par le BHNS

Le stationnement longitudinal consomme un espace urbain qui limite la taille des cheminements piétons et les possibilités

d'aménagements cyclables. La qualité des aménagements dédiés aux modes actifs et au bus sera considérée comme prioritaire sur le maintien de l'offre de stationnement le long des voiries. S'il est nécessaire de maintenir les capacités de stationnement du secteur (absence de disponibilité dans les parkings en ouvrage, absence de possibilité d'usage foisonné d'un autre parking existant, ...), on pourra avoir recours à du stationnement « en poche », via une politique d'acquisition foncière.

3- Réguler la création de stationnement dans le cadre des projets urbains

Les règles de création de stationnement sont décrites dans le règlement. Elles ont pour but de répondre aux besoins des habitants sans générer d'occupation de l'espace public, qui doit être utilisé pour faciliter les autres modes.

Conformément à la réglementation, les exigences de stationnement peuvent être allégées lorsque les logements sont situés à moins de 500m d'une gare, ou lorsque le promoteur intègre une offre d'au moins deux véhicules électriques en autopartage.

4- Créer un observatoire de l'accidentologie

Thonon Agglomération réalisera un bilan annuel des accidents survenus sur son territoire, par niveau de gravité et cherchera les causes de ces accidents. Cette analyse pourra permettre de prioriser des actions de sécurisation ou de réduction de vitesse.

On en parle aussi...

Dans le reste du PLUI

Le règlement définit les normes de création de stationnement par secteur conformément à l'intention précisée dans cette fiche. L'OAP Mobilité porte aussi des exigences en matière de perméabilité des revêtements des places de stationnement.

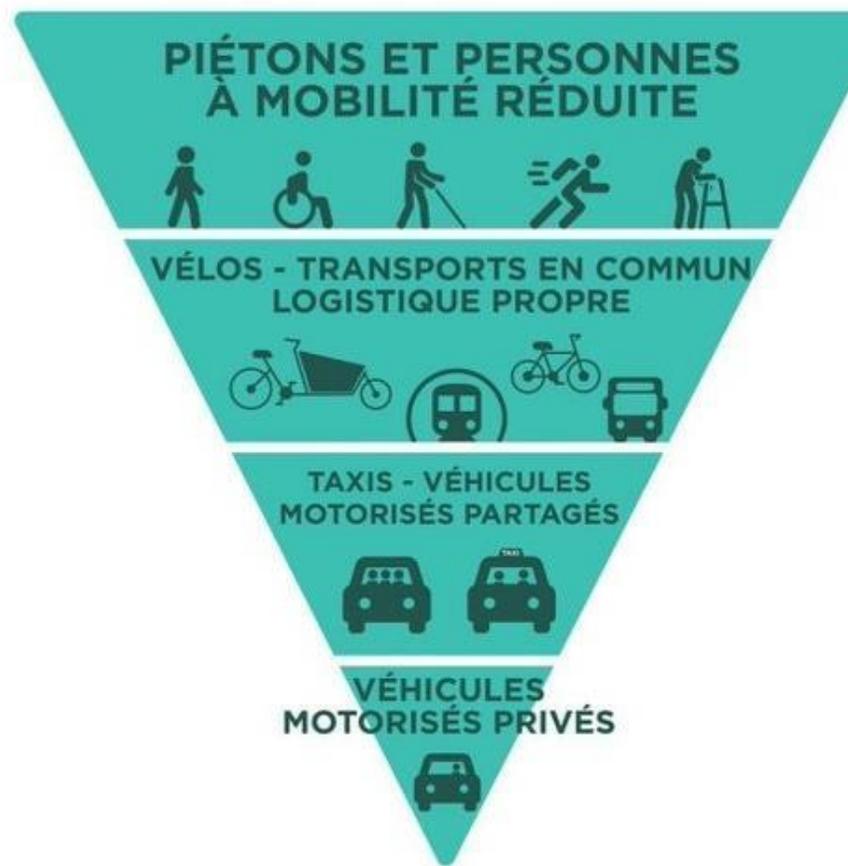
Dans le POA

La fiche action 6 présente le schéma directeur cyclable de Thonon Agglomération, dont les axes qui nécessiteront un apaisement du trafic motorisé.

La fiche action 5, sur la marche à pied, prévoit l'élaboration d'un schéma piéton qui pourra définir des axes sur lequel les trottoirs doivent être élargis, si nécessaire au détriment du stationnement.

Mesures environnementales

La recherche foncière pour créer des éventuelles nouvelles poches de stationnement privilégiera des espaces déjà artificialisés. Les revêtements choisis garantiront (ou restitueront) une bonne perméabilité des sols (hors emplacement PMR).



Mesure	Période	Investissement	Fonctionnement	Maître d'Ouvrage	Partenaires
Hierarchiser la voirie	2025 - 2035	-	-	Communes, Département	
Reporter le stationnement longitudinal vers du stationnement en poche en centre-ville et sur les axes desservis par le BHNS	2025 - 2035	A définir	-	Communes	
Réguler la création de stationnement dans le cadre des projets urbains	2025 - 2035	-	-	Thonon Agglomération	Communes
Créer un observatoire de l'accidentologie	2025 - 2035	-	4 K€	Thonon Agglomération	

Indicateurs de suivi

- ▶ **Moyens**
 - ▶ Réglementation des vitesses
 - ▶ Réduction des possibilités de raccourcis en voiture
- ▶ **Résultats**
 - ▶ Evolution des parts modales des modes actifs et des transports
 - ▶ Baisse de l'accidentologie

Impact / Effort

- Report Modal :
- Complexité :

Crédit : Matthieu Chassignet

Constats du diagnostic

Le territoire bénéficie actuellement de plusieurs pôles d'échanges multimodaux (PEM) : le secteur Gare de Thonon, les deux autres gares Léman Express, les ports de Thonon et d'Yvoire ainsi que l'arrêt Veigy Douane. Tous intègrent des parkings relais, payants (Gares ferroviaire et maritime de Thonon, Gare de Perrignier, Veigy Douane, Yvoire), ou gratuits (gare de Bons en Chablais). Certains peuvent être excentrés (parkings publics d'Yvoire à 7 minutes à pied du Port, parking de l'Ermitage à Thonon relié au port par navette)

Les usages de ces parkings sont contrastés :

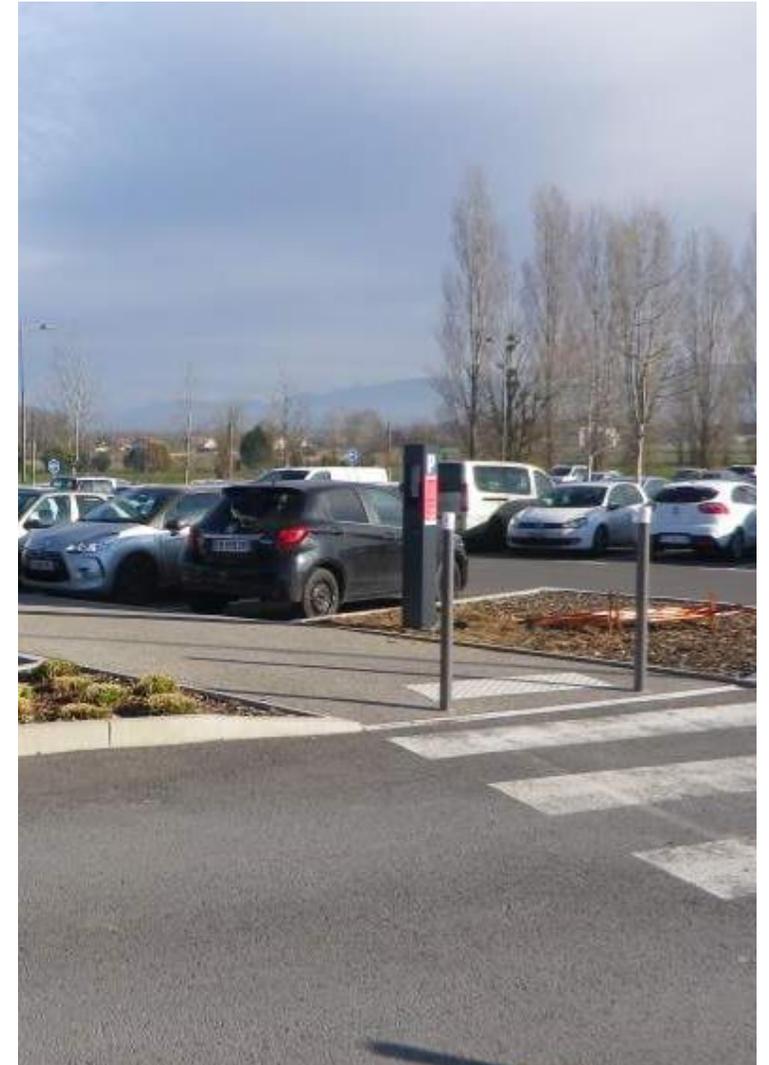
- Les parkings payants situés à Veigy-Foncenex représentent près de 500 places. Connectés à la ligne G des TPG et à la ligne 271, ils sont fortement utilisés.
- Le parking payant situé à Yvoire, en lien avec la navette CGN a aussi un fort usage.
- Le parking situé près de la gare de Thonon-Les-Bains, propose de 500 places de stationnement payantes et reste peu utilisé.
- Le parking de Perrignier, payant depuis 2024, conserve un bon niveau d'utilisation.
- Le parking relais de l'Ermitage, proposant 176 places aux abonnés de la navette lacustre ou du réseau Star't et relié au port en bus, est pour le moment peu utilisé.
- Le parking gratuit de la gare de Bons en Chablais est saturé.

Des parkings relais sont également en projet à Thonon en liaison avec les lignes de bus A, B, 151 et 152, ainsi que le long du BHNS.

Objectifs

Les objectifs de cette fiche action sont :

- D'améliorer les conditions physiques de correspondance entre les modes aux différents pôles d'échanges, notamment l'accès en modes actifs et en transport
- De proposer une offre homogène et adaptée à chaque type de PEM, en fonction de son contexte urbain et des offres en présence..



Parking Relais de Veigy (crédit photo : SAGS)

1- PEM ferroviaires

- **Le PEM de la gare de Perrignier** a bénéficié d'une réfection du parking, d'une mise en place de stationnement payant pour les voitures et d'une nouvelle offre de stationnement vélo sécurisé. Le contrôle sur les voiries environnantes doit être maintenu pour décourager le stationnement sauvage. À l'horizon de la mise en service des rames à deux niveaux, il faudra envisager une augmentation de la capacité de stationnement, par exemple via un stationnement en ouvrage.

Pour faciliter l'intermodalité, la gare doit disposer :

- d'un quai accessible aux PMR correctement dimensionné pour les offres de rabattement en transport public ou en covoiturage
- D'une liaison sécurisée en modes actifs (vélos, trottinettes électriques, piétons) vers le centre-ville de Perrignier et vers la future aire de covoiturage située au niveau de l'échangeur autoroutier.
- **Le PEM de Bons en Chablais** devra faire l'objet d'une requalification similaire à celle de Perrignier : refonte des conditions de stationnement pour les motorisés et les vélos, amélioration des conditions de marche et de vélo, liaison cyclable vers la zone d'activité des Bracots.
- **Le PEM de la gare de Thonon-les-Bains** a fait l'objet d'une refonte avec stationnement payant en ouvrage, création de la maison des mobilités, requalification de la place des Arts. Compte tenu des modalités d'accès à la gare, les modes actifs et le transport collectif sont à prioriser dans le traitement des espaces. Le stationnement automobile de surface devrait être réduit aux arrêts de très courte durée (dépose), compte tenu

des alternatives à proximité (parkings de la gare et de la place des arts). Les conditions de correspondance avec la gare maritime, à pied ou en transport, seront améliorées.

2- Parcs relais associés au transport collectif routier

Les P+R sont des infrastructures qui font la connexion entre les modes individuels (voitures / vélos) et les transports collectifs routiers. Le principe est de faire payer le stationnement à un tarif adapté au contexte et si possible de proposer un tarif combinant le transport et le stationnement. Les infrastructures de stationnement, lorsqu'elles ne sont pas en structure, doivent avoir un impact limité sur l'imperméabilité des sols. Ils doivent inclure une offre suffisante de stationnement sécurisé (abris fermés pour les usagers réguliers et arceaux pour les occasionnels) pour les vélos. Le stationnement sécurisé et fermé pour les vélos sera proposé à titre gratuit ou à un tarif symbolique. Il sera accessible aux vélos larges ou longs.

Les parcs relais seront équipés en bornes de recharge renforcées (3 Kw) ou accélérées (7 à 22 Kw), avec des tarifs adaptés à une recharge de longue durée. Les éventuelles bornes de recharge rapide (>50 Kw) seront implantées à l'extérieur des parcs.

À l'horizon d'ouverture du Lycée de Douvaine, le quartier sera équipé d'un nouveau Pôle d'Echange Multimodal pouvant accueillir jusqu'à 16 bus. Cette évolution fera de Douvaine, avec des dessertes modes actifs qualitatives (internes et vers le centre-ville) l'un des nœuds majeurs des offres de mobilité collectives sur le territoire.

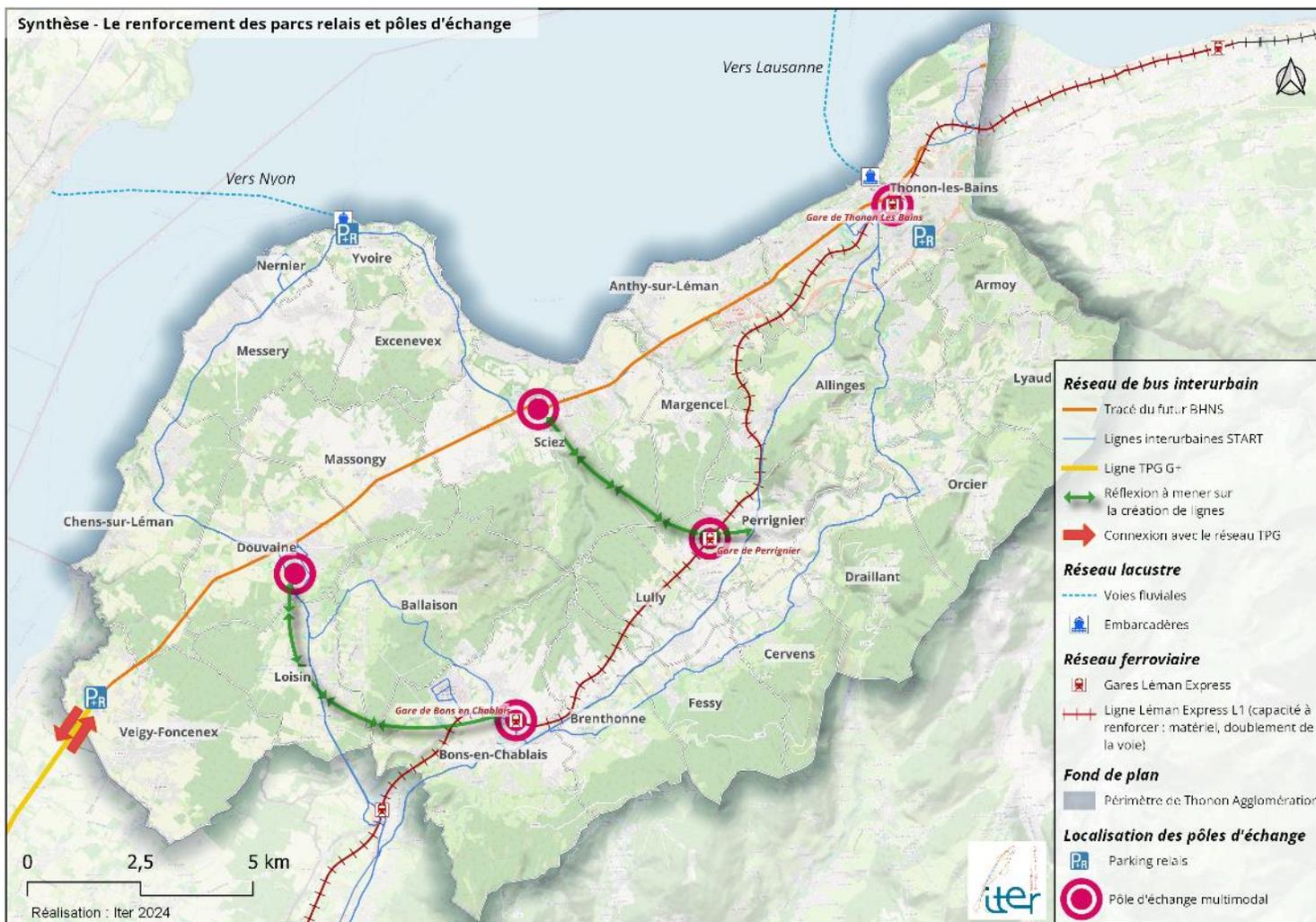
3- Ports

Pour les ports de Thonon et d'Yvoire, la qualité paysagère et patrimoniale rend impossible ou non souhaitable la présence d'une offre importante de stationnement automobile à proximité immédiate. La logique d'offre de parc relais à une distance marchable ou associée à une navette sera donc conservée. Des « déposes minutes » seront néanmoins créés pour faciliter l'accompagnement, ainsi qu'une offre de stationnement vélo fermé (abri sécurisé).

Mesures environnementales

Comme pour le PEM de Perrignier, l'espace foncier consacré au parking du PEM de Bons en Chablais ne sera pas étendu, pour réduire au maximum l'artificialisation. On privilégiera les revêtements maintenant la perméabilité des sols.

Zoom : carte des PEM actuels ou prévus avec les réseaux correspondants



On en parle aussi...

Ailleurs dans le POA

La fiche 1 traite des infrastructures, dont les infrastructures ferroviaires et le BHNS. La fiche 2 prévoit de renforcer les offres de transport vers les gares de Perrignier et de Bons en Chablais.

La fiche 9 (partage des véhicules) traite des aires de covoiturage

Inventaire des aires de stationnement

Cet inventaire, élaboré à l'occasion du PLUI-HM, peut servir de base pour sélectionner les futures aires de covoiturage dans le cadre du schéma directeur

Sraddet

La règle 15 du Sraddet traite de la coordination pour l'aménagement et l'accès aux pôles d'échanges d'intérêt régional. La Région peut prendre en charge une partie des études et travaux autour des gares.

Scot

P92 à 95 :

- Autour des lieux d'intermodalité, prévoir les équipements accès et dessertes nécessaires aux pratiques intermodales
- Prévoir des cheminements modes doux aussi directs et qualitatifs que possible entre les lieux d'intermodalité stratégiques situés à moins de 2 km l'un de l'autre (par ex entre les gares et les embarcadères de Thonon-les-Bains)
- Développer les parkings relais à proximité des infrastructures de transport majeures
- Systématiser la création de stationnement des deux roues à proximité des services, équipements, gares etc



PEM de Perrignier (crédit photo : Iter)

Mesure	Période	Investissement	Fonctionnement	Maître d'Ouvrage	Partenaires
PEM Ferroviaires	2028	2035 2 M€		Région, Gare et Connexion, Communes	Région
Parcs relais associés au transport collectif routier	2025	2030 2 M€		Thonon Agglo, commune	
Ports	2025	2028 100 K€ (abris vélos)		Communes	



Port de Thonon (crédit photo : Thonon Agglomération)

Indicateurs de suivi

► Moyens

- Nombres de PEM et P+R aménagés et accessibles en modes actifs

► Résultats

- Usage aux PEM et P+R

Impact / Effort

Report Modal :



Complexité :



Constats du diagnostic

La qualité et l'accessibilité des arrêts sont un élément fondamental d'un réseau de transport public. Elle contribue à un accès à tous au transport, mais aussi à la valorisation des clients du réseau et à l'amélioration des conditions d'intermodalité. Le bon équipement des arrêts, par exemple en outil de vente, permet aussi d'améliorer l'exploitation en limitant le nombre de ventes à bord.

Un diagnostic complet de l'accessibilité des arrêts a été lancé par Thonon Agglomération (750 aires d'arrêts analysés), qui a permis de constater la non-conformité de la majorité des arrêts, mais aussi de classer ces arrêts en fonction de leur usage et de leur niveau de priorité.

Cette étude a conduit à l'élaboration d'un plan pluriannuel d'investissement prévoyant l'aménagement de 150 arrêts prioritaires entre 2021 et 2027 pour un coût global sur la période de 3,6 M€.

Objectifs

Les mesures de cette fiche action ont pour but d'améliorer l'accessibilité et le confort du réseau de transport routier pour tous les publics. Elles concernent l'ensemble de fonctions d'une zone d'arrêts : attente, vente, information, accès aux véhicules ...

1- Les arrêts majeurs du réseau urbain

Il s'agit des 15 arrêts les plus fréquentés, des nœuds du réseau ainsi que des arrêts du futur BHNS. Ces arrêts seront conçus comme des « interfaces » disposant d'un excellent niveau d'accessibilité et d'équipement : Distributeurs Automatique de Ticket, Abris, accessibilité avec quais haut, information dynamique, stationnement vélo à proximité. Si nécessaire, le cheminement d'accès à l'arrêt sera mis en accessibilité.

Pour les arrêts du BHNS, la continuité cyclable et piétonne avec accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite sera assurée jusqu'au pôle ou quartier desservi par l'arrêt. Pour les arrêts situés en dehors des zones agglomérées, des places de stationnement dédiées au dépose-minute seront aménagées.

2- Les autres arrêts

Les 180 arrêts prioritaires du réseau sont en cours de mise en accessibilité dans le cadre du SDAP. Cette phase de mise en accessibilité sera terminée en 2028.

En parallèle, Thonon Agglomération élaborera un nouveau programme de mise en accessibilité pour les autres arrêts. Parmi eux, ceux qui ne sont pas encore accessibles feront l'objet d'une analyse de pertinence qui aboutira soit à une décision de maintien avec amélioration des équipements et de travaux de signalétique verticale et horizontale, soit une décision de suppression.

On en parle aussi...

Ailleurs dans le POA

La fiche 1 du futur BHNS et de la possibilité de suppression de vente à bord grâce à la présence de DAT. La fiche 2 traite de la structuration du réseau de transport autour de nœuds de correspondance.

Inventaire des aires de stationnement

Cet inventaire, élaboré à l'occasion du PLUI-HM, peut servir de base pour sélectionner les futures aires de covoiturage dans le cadre du schéma directeur

Sraddet

La règle 15 du Sraddet traite de la coordination pour l'aménagement et l'accès aux pôles d'échanges d'intérêt régional. La Région peut prendre en charge une partie des études et travaux autour des gares.

Scot

P92 à 95 :

- Autour des lieux d'intermodalité, prévoir les équipements accès et dessertes nécessaires aux pratiques intermodales
- Prévoir des cheminements modes doux aussi directs et qualitatifs que possible entre les lieux d'intermodalité stratégiques situés à moins de 2 km l'un de l'autre (par ex entre les gares et les embarcadères de Thonon-les-Bains)
- Développer les parkings relais à proximité des infrastructures de transport majeures
- Systématiser la création de stationnement des deux roues à proximité des services, équipements, gares etc



Crédit photo : Thonon Agglomération

Mesure	Période		Investissement	Fonctionnement	Maître d'Ouvrage	Partenaires
Les arrêts majeurs du réseau urbain	2025	2028	2 M€ (arrêts BHNS intégrés à la fiche 2)	Gains d'exploitation liés à la vente sur DAT	Thonon Agglo	Communes
Les arrêts prioritaires	2025	2027	4 M€		Thonon Agglo	Communes et département
Les autres arrêts	2027	2030	Etude : 50 K€ Aménagements : 1 M€		Thonon Agglo	Communes et département

Indicateurs de suivi

► Moyens

- Accessibilité des arrêts du réseau
- Equipement des arrêts majeurs du réseau

► Résultats

- Usage du réseau de transport
- Réduction du besoin pour l'offre de TAD pour les personnes en situation de handicap

Impact / Effort

Report Modal :



Complexité :



Constats du diagnostic

Le territoire dispose déjà, à l'état embryonnaire, d'offres d'autopartage (location de très courte durée de véhicule) et de covoiturage (partage de trajet en voiture).

La ville de Thonon-Les-Bains a signé une convention avec l'opérateur d'autopartage Citiz Alpes-Loire pour une station à proximité de la gare. Deux véhicules sont proposés : un Renault Kangoo et une Toyota Yaris hybride. Le déploiement d'offres d'autopartage est actuellement étudié sur Douvaine (2 véhicules), Sciez et Perrignier. L'autopartage n'est actuellement qu'une offre existante dans les communes « urbaines ».

Le Département propose une plateforme de covoiturage (covoiturage-leman.org) intégrant les offres des plateformes privées. Par ailleurs, le Pôle Métropolitain du Genevois Français met en œuvre une opération régulière conduisant à la gratuité pour les passagers et à une rémunération de 2 à 7€ pour les conducteurs utilisateurs de Blablacar Daily.

Le monde du covoiturage évolue peu à peu vers une structuration sous forme de lignes, comme un réseau de transport. C'est le cas sur des territoires proches de l'agglomération à travers l'offre « Hé Léman » notamment. Ce type d'offre n'existe pas encore sur le territoire.

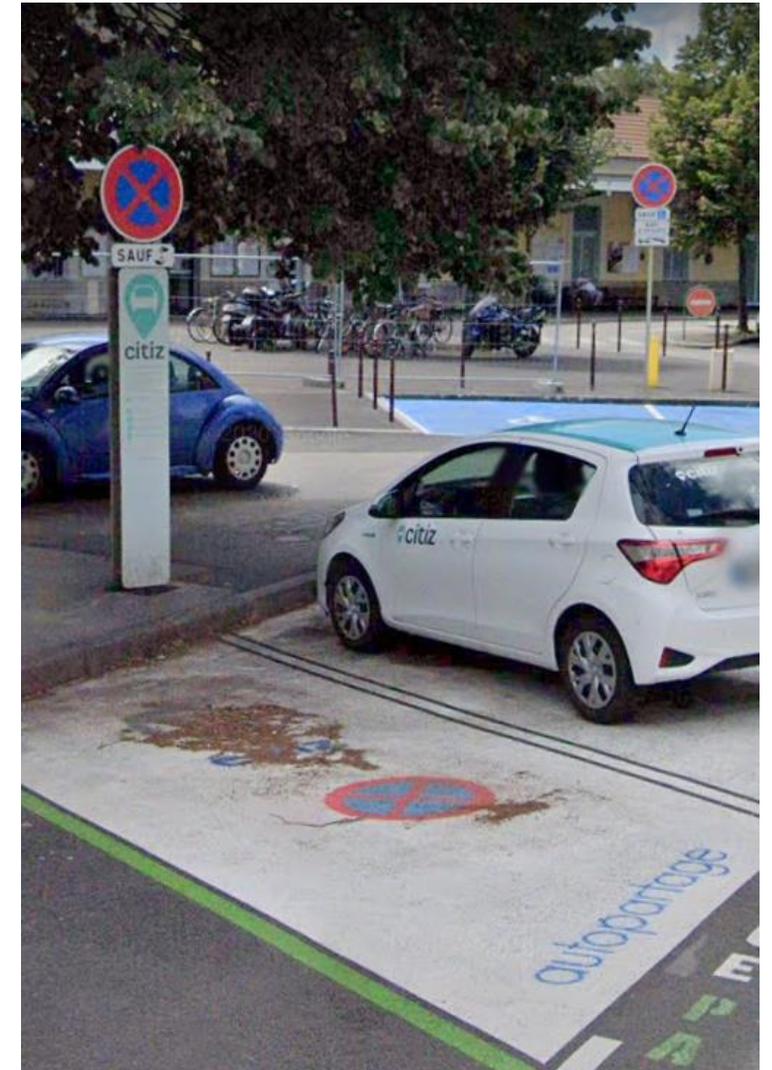
Objectifs

Développer les usages partagés de la voiture permet de limiter la motorisation des ménages en réduisant le besoin d'une première ou d'une seconde voiture.

L'autopartage s'adresse ainsi aux personnes qui n'ont qu'un besoin ponctuel de voiture (le soir, le week-end), qui peut s'avérer complémentaire avec les usages en journée générés par les entreprises ou les collectivités. On estime qu'un véhicule en autopartage représente l'équivalent de 6 à 10 véhicules individuel. C'est autant d'espace de stationnement en moins, mais aussi d'énergie pour produire le véhicule. Par ailleurs, ce modèle permet de considérer la voiture comme un complément aux autres offres de mobilité (modes actifs, et modes collectifs).

L'objectif est de déployer à terme une centaine de véhicules en autopartage sur le territoire (en secteur urbain et dans les pôles secondaires, soutenu ou non par le secteur public), ce qui représente une économie représentant 600 à 1000 places de stationnement public.

Le covoiturage permet de limiter les flux de véhicules en augmentant le nombre de personnes dans chaque véhicule. Il contribue donc à réduire la congestion routière en permettant aux usagers de réaliser des économies. Le covoiturage peut aussi être utilisé pour compléter l'offre de transport collectif. L'objectif est d'augmenter les pratiques de covoiturage, de sorte que le nombre moyen de personnes / véhicule passe de 1,2 à 1,3, en sachant que le déploiement du réseau de transport et des infrastructures cyclables devrait réduire le nombre d'accompagnements.



Véhicule en autopartage à Thonon-les-Bains

1- S'appuyer sur les flottes publiques pour développer l'autopartage

Le modèle économique de l'autopartage fonctionne lorsque les usages peuvent être cumulés entre particuliers et employeurs, publics ou privés. Il se prête donc bien aux centre-ville et centre-bourgs, qui concentrent de l'emploi public ou privé et de l'habitat.

L'implication des collectivités locales dans le modèle est un élément essentiel de la soutenabilité de l'offre :

- **A Thonon, Sciez, Douvaine et Bons en Chablais** Il s'agira de remplacer, à chaque fois que possible, l'acquisition d'un nouveau véhicule de service des établissements publics par l'abonnement à un véhicule en autopartage situé à proximité, qui pourra servir aux autres entreprises et aux particuliers du quartier. La commune réservera des espaces de stationnement à cet effet. L'augmentation de l'usage de ces services pourra être planifiée grâce à un audit des flottes publiques dans l'objectif de confirmer le niveau de potentiel.
- **Dans les autres communes**, où l'équilibre économique de l'autopartage est plus complexe du fait d'une moindre mixité, les mairies pourront aussi faire l'acquisition de véhicules (dans le cadre des renouvellements prévus) et les équiper pour permettre à un opérateur d'autopartage de les mettre à disposition du public. Thonon Agglomération pourra prendre en charge une partie des coûts de gestion des outils de location.

En parallèle, Thonon Agglomération relaiera localement l'information sur la disponibilité de chaque nouveau véhicule, et cherchera à intégrer le recours à cette offre dans les plans de mobilités employeurs élaborés dans le secteur.

2- Déploiement des aires de covoiturage

Thonon Agglomération élaborera un schéma des aires de covoiturage, en s'appuyant sur les pratiques et sur une analyse des points de rendez-vous potentiels. Elle intégrera deux aires de covoiturage : 100 places environ à proximité du futur échangeur de Perrignier, 20 places environ à proximité de l'accès au contournement de Thonon (Morcy).

Les aires choisies seront reliées aux continuités cyclables de l'agglomération et, si possible, au réseau de transport. Elles offriront du stationnement sécurisé pour les cyclistes.

Pour limiter l'artificialisation des sols, le projet s'appuiera autant que possible sur des aires de stationnement déjà existantes. Lorsque la création d'une aire ex nihilo apparaît indispensable, les revêtements utilisés devront maintenir un bon niveau de perméabilité du sol.

3- Expérimenter les lignes de covoiturage

Les lignes de covoiturage, telles que le système Hé Léman mises en place sur Vuache – Génévois ou La Roche sur Foron – Bonneville, sont des lignes de transport basés sur des conducteurs volontaires, rémunérés en fonction du nombre de passagers pris en charge. Elles sont complémentaires aux offres de transport et permettent, lorsqu'elles sont bien positionnées, une prise en charge en moins de 5 minutes. Ce concept pourra être expérimenté pour le rabattement sur les gares LEX en heure de pointe, sur les liaisons transversales Nord / Sud ou le long de la D903 sur une période de 3 ans. Une offre de covoiturage quotidien pourra aussi être mise en place à partir de l'aire de covoiturage de l'échangeur de Perrignier et depuis la gare de

Perrignier.

4- Accompagner les initiatives de transport solidaire ou d'utilité sociale

L'agglomération de Thonon, soutiendra l'expérimentation et l'émergence de transports solidaires, tels que les solutions d'autostop sécurisées (ex : Lémanstop,...) ou les transports d'utilité sociale, offres de transport reposant sur le bénévolat des conducteurs.

On en parle aussi...

Ailleurs dans le POA

La fiche 11 traite de l'électrification des véhicules et de l'équipement en borne de recharge. La mise à disposition d'un véhicule en autopartage implique de prévoir une borne de recharge associée à la place d'autopartage.

La fiche 14 traite de la gouvernance : Thonon Agglo prévoit de reprendre l'intégralité de sa compétence mobilité, dont les offres de covoiturages, qui relèvent actuellement du Pôle Métropolitain. Le POA prévoit donc que ces actions seront portées par l'agglomération.

Mesures environnementales

Les aires de covoiturages seront prises sur des espaces de stationnement existants, sauf pour l'aire de covoiturage située au niveau du futur échangeur de Perrignier.



Exemple de ligne de covoiturage (© Pôle métropolitain)

Mesure	Période	Investissement	Fonctionnement	Maître d'Ouvrage	Partenaires
S'appuyer sur les flottes publiques pour développer l'autopartage	2027	2035 80 K€	jusqu'à 300 K€ à terme	Communes	Thonon Agglo
Déploiement des aires de covoiturage	2025	2028 100 K€		Thonon Agglo, Communes	Département
Expérimenter les lignes de covoiturage	2029	2032 700 K€		Thonon Agglo	
Accompagner les initiatives de transport solidaire ou d'utilité sociale	2028	2035	15 K€	Association	Thonon Agglo, CCAS et éventuellement Département (cofinancement)

Indicateurs de suivi

► Moyens

- Nombre de véhicules en autopartage en station (publique ou privée)
- Nombre d'aires de covoiturage identifiées
- Nombre de lignes de covoiturage expérimentées
- Nombre de bénévoles impliquées dans des initiatives associatives

► Résultats

- Nombre d'abonnés aux offres d'autopartage, au transport solidaire
- Nombre de trajets sur les lignes de covoiturages

Impact / Effort

Report Modal :



Complexité :



Constats du diagnostic

Peu de services visant à favoriser l'usage du vélo sont proposés sur le territoire à l'exception d'une offre de location vélo depuis 2022 par Thonon Agglomération via son réseau de transport. Le parc est constitué dans un premier temps de 150 vélos à assistance électrique en location avec un tarif préférentiel pour les abonnés du réseau de bus. En effet, une location mensuelle s'élève à 20€ et à 30€ pour un abonnement mixte vélo et bus. Des réductions sont également appliquées pour les personnes âgées de plus de 65 ans et de moins de 26 ans. Il est également possible de procéder par des locations multijours, mensuelles et annuelles. Le parc a très rapidement été loué et les disponibilités réelles sont réduites.

Ce type de service ne s'accompagne pour le moment d'une stratégie plus globale de services vélo, par exemple à travers des séances d'essais vélo, d'une diversification des modèles proposés à la location, des campagnes de sensibilisation à l'usage du vélo, des formations ou encore des aides à l'achat.

Le diagnostic a aussi relevé une problématique prégnante d'emport des vélos dans les différents moyens de transport, notamment le Léman Express.

Objectifs

Pour « créer des cyclistes », l'infrastructure est indispensable, mais elle ne suffit pas. L'écosystème local doit répondre à l'ensemble des besoins du cycliste : acquérir un vélo, l'entretenir, repérer les itinéraires possibles, savoir faire du vélo et se comporter en ville.

Il s'agit donc de proposer une stratégie pour développer une culture du vélo sur l'agglomération à travers la mise en place de nouveaux services, la communication ou l'information.



1- Enrichir l'offre de location vélo

La taille du parc de vélo en location sera progressivement augmentée. Un objectif d'environ 500 vélos en 2030 semble réaliste pour couvrir l'ensemble du territoire. La remise et la récupération des vélos sera possible sur les différents pôles du territoire (actuellement disponible uniquement à la maison des mobilités de Thonon les Bains).

Le parc de location sera diversifié pour permettre aux habitants de tester des vélos spécifiques avant achat : vélos pliants, vélos longtail, vélos cargo, vélos adaptés aux personnes en situation de handicap... Ces vélos spécifiques feront l'objet de locations limitées à 1 à 3 mois pour garantir une réelle rotation.

Un dispositif d'aide à l'achat, accessible au bout d'une certaine période de location, sera étudié. Elle pourra être réservée à certains publics, par exemple en dessous d'un seuil de revenu. L'aide peut être conditionnée au suivi d'un stage sur la pratique du vélo en ville.

2- Former les enfants et les adultes à la pratique du vélo

Les écoles primaires et collèges de l'agglomération déploieront le programme "Savoir Rouler A Vélo », qui permet aux enfants de bénéficier de 16h de formations pour apprendre progressivement à rouler dans des conditions urbaines. Les établissements sont ceux situées dans un contexte urbain ou desservis par des aménagements cyclables.

Par ailleurs, Thonon Agglomération proposera, via les services de professionnels ou des associations, un dispositif de vélo-écoles destiné aux adultes (« remise en selle »). Ce dispositif, très utile

pour les personnes en situation d'insertion, constitue un apprentissage progressif du vélo, jusqu'au comportement en circulation réelle. Les participants (le plus souvent des femmes), au-delà de la pratique du vélo, gagnent une réelle autonomie de déplacement et donc d'accès aux services et aux emplois.

3- Renforcer la complémentarité entre vélo et transport

En l'état, pour le Léman Express, la priorité est de continuer le déploiement du stationnement vélo sécurisé en gare de départ ou de destination (y compris pour le stationnement de nuit).

Pour les services interurbains, depuis juillet 2021, les nouveaux autocars doivent être équipés, à leur mise en service, d'un système permettant de transporter au moins 5 vélos (sauf dérogation). Le prochain contrat de transport intègrera l'expérimentation d'une ou deux lignes d'autocars équipés de porte vélos. Cette ligne sera sélectionnée sur la base de son potentiel (pour du quotidien ou du loisir) et de contraintes limitées d'exploitation. Si l'expérimentation est concluante, une extension progressive aux autres lignes d'autocars (hors BHNS) sera envisagée.

Par ailleurs, une offre de location en libre-service pourra être proposée, depuis la gare de Thonon et éventuellement les autres Pôles d'échanges, pour faciliter les trajets du dernier kilomètre.

4- Soutenir les initiatives locales

Pour compléter l'offre de service, Thonon Agglomération soutiendra, à travers le lancement d'appels à manifestation d'intérêt ou d'un dispositif de subvention, les initiatives locales associatives ou privées dans le déploiement de services ou d'évènement diffusant la culture du vélo : atelier d'autoréparation, bourse aux vélos, animations de challenges, convergences ou fêtes du vélo, prêts ou location de courte durée...

On en parle aussi...

Dans le POA

La Fiche 5 inclut le développement des stationnements vélo ainsi que la mise en place de continuités cyclables sur l'ensemble du territoire.

Les fiches 7 et 8 décrivent l'équipement systématique des pôles d'échanges et principaux arrêts de transport en stationnement vélo.



Porte vélo sur autocar, en Isère (© Région AURA)

Mesure	Période	Investissement	Fonctionnement	Maître d'Ouvrage	Partenaires
Enrichir l'offre de location vélo	2025	2030 700 K€	80 K€	Thonon Agglo	
Former les enfants et les adultes à la pratique du vélo	2027	2035	15 K€	Communes, Thonon Agglo	Education Nationale, acteurs sociaux
Renforcer la complémentarité entre vélo et transport	2025	2030 30 K€		Thonon Agglo	
Aide aux initiatives locales	2025	2030 30 K€	10 K€	Thonno Agglo	Associations

Indicateurs de suivi

- ▶ **Moyens**
 - ▶ Parc de vélo en location longue durée
 - ▶ Nombre de séances de formation au vélo
 - ▶ Nombre d'autocars équipés pour la prise en charge de vélos
 - ▶ Evènements et services associatifs
- ▶ **Résultats**
 - ▶ Part modale du vélo
 - ▶ Nombre de réservations vélos dans les autocars

Impact / Effort



Constats du diagnostic

La décarbonation des véhicules motorisés a un impact important sur les émissions carbone liées au transport, mais aussi sur les émissions locales (gaz à particules fines notamment).

Alors qu'on ne comptait qu'environ 500 véhicules électriques sur le territoire, les évolutions réglementaires, notamment l'arrêt des ventes de véhicules à carburant thermique à l'horizon 2035, devraient accélérer le développement du parc électrifié et donc le besoin de bornes, notamment en ville où l'accès à la prise est plus complexe.

En 2022, le territoire dispose de quelques places de stationnement équipées de bornes de recharge électrique. Une vingtaine se trouvent en dehors de Thonon-Les-Bains, dont la grande majorité est publique.

Le réseau public de recharge est déployé par le SYANE, qui élabore le Schéma Directeur de développement des infrastructures de recharge. Les horizons du schéma sont 2023 et 2028 (à mi-parcours du Plan de Mobilité de Thonon Agglo). Ce schéma directeur étudie aussi le recours aux autres énergies alternatives, telles que l'hydrogène ou encore le GNV.

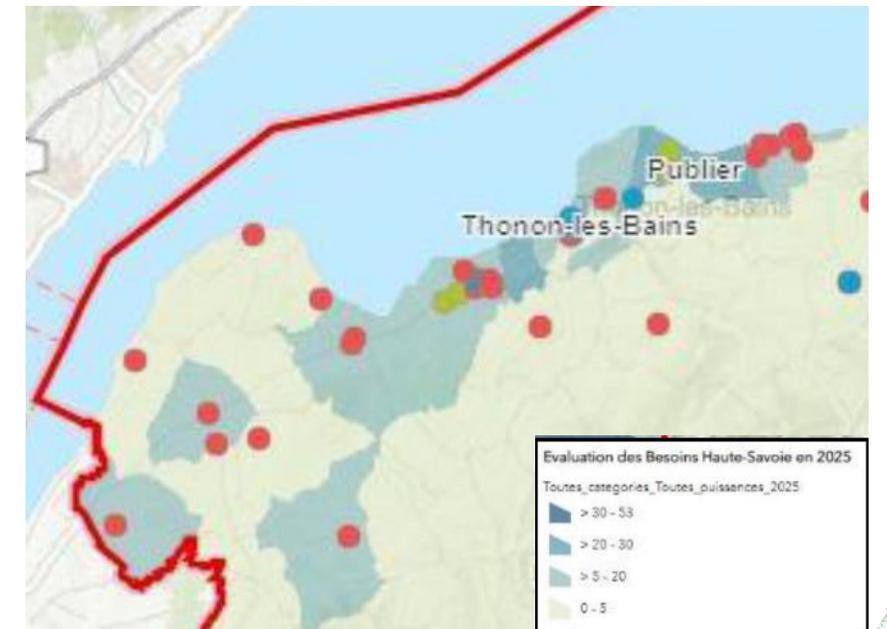
À Thonon, la ville a installé 10 bornes de recharges dont 4 places sont situées au parking souterrain des Arts (bornes longue durée, tarif parking incluant la recharge) et 3 bornes semi-rapides (2 places / bornes) sur la place du château, l'avenue de la Gare et la place du Marché. On dénombre également 10 places au parking de la Gare.

Objectifs

Sans action particulière (fil de l'eau), on peut s'attendre à ce que l'électrique représente 25 à 30% des voitures du territoire, soit environ 20 000 à 30 000 voitures (17% à mi-parcours du POA).

Il s'agit ici de s'assurer que les conducteurs aient un « accès à la prise facilitée », y compris pour les personnes qui ne peuvent brancher leur véhicule sur leur propriété. Ceci permet notamment d'éviter que cette transition dévalorise l'habitat dans les espaces urbains.

Par ailleurs, afin de limiter les émissions de son réseau de transport, Thonon Agglo se doit de prendre sa part en choisissant des énergies propres pour ses véhicules affectés au réseau Star't.



1- Renforcer l'équipement du territoire et recharge électriques

Le syndicat SYANE a adopté en fin 2022 son schéma départemental des IRVE. Même si les opérateurs privés et supermarchés doivent déployer des bornes sur leur parking, il sera nécessaire pour le syndicat de compléter l'offre par des bornes de faible et moyenne puissance (bornes de « destination », si besoin bornes résidentielles, plus rarement bornes de transit) sur le domaine public (parcs de stationnement ou sur voirie).

Les travaux engagés dans le cadre de la création de ces bornes sont financés par le SYANE à hauteur de 75%. Le schéma devra être révisé régulièrement pour s'assurer de l'adéquation entre les IRVE et le parc roulant.

Thonon Agglo, de son côté, élabore un schéma directeur Energies pour s'assurer de la sécurité des approvisionnements et de la qualité du mix énergétique en tenant compte de l'augmentation des besoins d'électricité.

Concernant les poids lourds, les énergies alternatives sont à ce jour le GNV, mais aussi le B100, le HVO et à terme l'hydrogène. Le maillage du territoire en stations multiénergies peut permettre de faciliter les solutions de transition énergétique.

2- Inciter les copropriétés et les gestionnaires de parking

Si la question de la recharge à domicile est aisément résolue pour les habitats individuels, elle est beaucoup plus complexe en habitat collectif.

Le règlement / l'OAP décrit le niveau minimum d'équipement en prises de recharge à prévoir lors de la création d'habitats collectifs ou de la réhabilitation des parkings.

Thonon Agglomération informera les copropriétés les gestionnaires de parcs ouverts au public des normes et échéances d'équipement, et le cas échéant de la nécessité d'équiper le parking d'ombrières photovoltaïques.

3- Faire évoluer le parc du réseau de transport

Après un comparatif entre diverses solutions, l'agglomération s'oriente vers l'électrique pour l'évolution énergétique de sa flotte de véhicules de transport.

Cela implique de sélectionner et d'équiper un dépôt.

Thonon Agglo fera dans un premier temps l'acquisition (ou une location au délégataire) de véhicules électriques pour mener une expérimentation, puis un choix de stratégie définitif sera réalisé pour la prochaine concession.

On en parle aussi...

Le Syane a adopté un **schéma directeur des Infrastructures de Recharge Electrique**. À noter que la ville de Thonon n'est pas adhérente au Syane.

Thonon Agglo élabore un **Schéma Directeur Energies** qui prend en compte les besoins liés aux véhicules électriques.

Dans le PLUI :

- **L'inventaire des aires de stationnement** ouvertes au public, élaboré dans le cadre du PLUI-HM, est une base de travail pour informer les gestionnaires de la nécessité d'équiper les parkings en ombrières ou en infrastructures de recharge.
- La **fiche 7 traitant des pôles d'échanges** prévoit l'équipement des P+R en infrastructures de recharge.



Mesure	Période	Investissement	Fonctionnement	Maître d'Ouvrage	Partenaires
Renforcer l'équipement du territoire en recharge électrique	2025	2035	À évaluer selon l'évolution du parc automobile et les initiatives privées	SYANE	Communes
Inciter les copropriétés et les gestionnaires de parking	2025	2035		Thonon Agglo	Syane
Faire évoluer le parc du réseau de transport	2025	2028	11,5 M€ (dont 9 M€ sur le dépôt)	À évaluer	Thonon Agglo

Indicateurs de suivi

- ▶ **Moyens**
 - ▶ Mise à jour du schéma IRVE
 - ▶ % de gestionnaires de parking informés
 - ▶ Expérimentation bus ou car électrique lancée
- ▶ **Résultats**
 - ▶ Nombre de points de charges ouverts au public
 - ▶ % de bus propres dans le parc

Impact / Effort

Report Modal :

Complexité :

Note: L'impact de cette action est surtout environnemental

Constats du diagnostic

Le diagnostic de logistique urbaine réalisé a mis en évidence certains dysfonctionnements :

- **Espace public** : des conflits d'usage entre piétons et véhicules de livraison dans le centre-ville de Thonon. Ces conflits d'usage se retrouvent dans les secteurs touristiques, notamment à Yvoire. Ils ont lieu essentiellement le matin après 10h.
- **Stationnement pour livraison** : Les aires de livraisons en dehors des secteurs piétonniers sont souvent utilisées de façon inappropriée par des voitures. Ces aires sont peu présentes en dehors de Thonon. À Thonon, elles sont pour nombre d'entre elles de dimension insuffisante par rapport aux dimensions des véhicules et pas toujours bien positionnées.
- **Réglementation** : La réglementation concernant les livraisons de marchandises est complexe (nombre d'arrêtés) et assez peu lisible sur le territoire.
- **La transition énergétique** est peu visible sur le territoire, qu'il s'agisse des énergies alternatives au diesel (électrique, GNV, etc.) ou des modes doux de livraison (cyclologistique).
- **Mutualisation** : Thonon Agglomération est en général approvisionné à partir de sites assez éloignés, justifiant souvent des véhicules de dimension importante par rapport aux volumes unitaires transportés. La mutualisation des flux est considérée comme insuffisante.

Objectifs

L'enjeu est de faire de la logistique urbaine une réalité sur le territoire.

Cela passe par **des orientations locales de logistique urbaine qui permettront** :

- **Une meilleure mutualisation des flux** et le développement de livraison en modes doux, par la mise en place d'espaces logistiques urbains sur le territoire, dans les emplacements les plus denses.
- **Une réglementation incitative, simple, lisible**, notamment dans le centre-ville de Thonon et dans les lieux les plus touristiques (Yvoire), facilitant la transition énergétique et réduisant les conflits d'usage.
- **Des conditions de stationnement** pour les opérations de livraison réduisant les arrêtés en double file et facilitant les livraisons.

L'hétérogénéité du territoire tend à privilégier les principaux centres-villes denses en activités commerciales.



1- Mettre en place des espaces logistiques urbains à Thonon et Yvoire

Plusieurs types d'espaces logistiques urbains existent et une **étude de faisabilité** plus ciblée doit être effectuée pour définir avec précision le modèle à mettre en œuvre.

Il peut s'agir de 2 espaces distincts ou d'un seul espace basé à Thonon, qui desservira alors les 2 villes, avec potentiellement un relais à Yvoire.

La mise en place de ce ou de ces espaces nécessite :

- **une disponibilité immobilière** à dimensionner, bien située par rapport aux flux, répondant aux caractéristiques techniques de la logistique urbaine, permettant la desserte du centre-ville de Thonon en vélo-cargo
- **un porteur de projet** qui opérera cet espace, qui pourra être choisi dans le cadre d'un appel à projets
- **un relais éventuel à Yvoire** (ou un espace différencié), en lien avec une offre cyclologistique.
- **une définition exacte du type de marchandises** traitées, du volume traité, de l'effectif, des moyens de livraison
- une des conditions de réussite de ce modèle est **une réglementation locale incitative** et stricte, facilitant l'usage de cet espace logistique urbain par les opérateurs.

L'agglomération pourra accompagner l'émergence de ce type d'espace, par exemple via des acquisitions foncières et le lancement d'un appel à projets.

2- Faire évoluer la réglementation marchandises

Cette réglementation doit être simple, lisible et aussi incitative au déploiement de solutions de logistique urbaine décarbonée. Il s'agira de requestionner les sujets suivants :

- **Horaires de livraison** : l'heure limite de 11h est trop tardif pour le centre-ville piéton de Thonon. Il doit être anticipé. Cette modification est à mettre en parallèle avec la création d'un espace logistique, permettant de répondre aux livraisons plus tardives avec des modes doux.
- **Réglementation locale** : réduction du nombre d'arrêtés permanents par ville et simplification : 1 arrêté pour le stationnement et 1 arrêté pour les limites de gabarits et circulation, 1 arrêté pour le transit.
- **Articulation réglementaire** : harmoniser certains sujets réglementaires sur le territoire (par exemple durée de stationnement livraison).
- **Incitation réglementaire** : prévoir un créneau supplémentaire (par exemple 1h) pour certains véhicules électriques et permettre la livraison en vélo-cargo 24h/24.

3- Améliorer le maillage du territoire en aires de livraison

En dehors des aires piétonnes, les livraisons s'effectuent, dans les zones urbaines, sur des aires appropriées. **À Thonon**, un schéma directeur des aires de livraison pourrait être réalisé, prenant en compte le positionnement des aires (repositionnement possible de certaines aires et création de nouvelles) et les caractéristiques techniques (dimension, marquage, signalisation) en cohérence avec les recommandations du Cerema. **Dans les autres villes**,

création d'aires de livraison aux emplacements les plus adaptés (près des commerces de centre-ville) afin de faciliter les livraisons.

4- Mettre en place une instance de portage des actions de logistique urbaine sur le territoire

La prise en compte de la logistique urbaine nécessite un pilotage des actions par Thonon Agglomération se traduisant par **des réunions d'échanges** avec les acteurs économiques du territoire (notamment les commerçants, transporteurs, grossistes pour ce qui concerne les sujets réglementaires), **la coordination** avec les communes du territoire, mais aussi des communes voisines (notamment Évian), **le pilotage d'éventuelles études complémentaires ou d'expérimentations** et l'intégration des travaux **en liaison avec les orientations de transport de marchandises du Grand Genève**

On en parle aussi...

Dans le POA

L'action 2 prévoit la réouverture de l'ancienne voie de service 4 pour faciliter le frêt ferroviaire
L'action 1 aborde les besoins d'avitaillement pour les poids lourds à énergie faiblement carbonée.

Mesures environnementales

Pour les espaces logistiques à Thonon et Yvoire, les opportunités de recyclage d'espace déjà artificialisés seront recherchées.



Alimentation d'un nano-hub cyclo logistique à Genève (société Ovo - crédit photo Fleximodal)

Mesure	Période	Investissement	Fonctionnement	Maître d'Ouvrage	Partenaires
Mettre en place des espaces logistiques urbains à Thonon et Yvoire	2025	2035 A définir	-	Thonon Agglo	Partenariat privé
Faire évoluer la réglementation marchandises	2025	2026		Ville de Thonon	
Améliorer le maillage du territoire en aires de livraison	2027	2035 A définir		Communes	
Mettre en place une instance de portage des actions de logistique urbaine sur le territoire	2025	2028		Thonon Agglo	

Indicateurs de suivi

► Moyens

- Existence d'espaces logistiques et nombre d'aires de livraison conformes
- Réglementation lisible
- Echanges organisés avec la filière

► Résultats

- % poids lourds en hyper centre de Thonon et Yvoire aux heures de livraison
- Respect de la réglementation
- Emergence de projets coordonnés portés par la filière logistique

Impact / Effort

Report Modal :



Complexité :



Constats du diagnostic

Aujourd'hui, Thonon Agglomération ne dispose pas de l'ensemble des leviers pour piloter l'évolution du système de mobilité sur son territoire :

- une partie de la compétence mobilité est déléguée au Pôle Métropolitain du Genevois Français : actions de management de la mobilité vers les employeurs, offres de covoiturage ou d'autopartage.
- La compétence d'aménagement cyclable est centrée sur la véloroute ViaRhôna. Le déploiement des aménagements d'une grande partie des axes stratégiques du schéma directeur cyclable est donc confié aux communes ou aux départements.

Cette dispersion des compétences peut gêner le déploiement des actions, et poser des enjeux de coordination, voire d'obtention de financement.

Objectifs

L'objectif de ces mesures est, dans un premier temps, de donner à Thonon Agglo plus de moyens techniques et juridiques pour réaliser ses dossiers stratégiques.

Il s'agit par ailleurs de redéfinir une politique locale en matière de management de la mobilité et de communication.

1- Se doter de compétences suffisantes

Thonon Agglomération cherchera à exercer pleinement la compétence mobilité, en reprenant à son compte les compétences déléguées au Pôle Métropolitain (covoiturage, autopartage, Plans de mobilité employeurs).

Elle étudiera par ailleurs l'opportunité d'exercer une compétence voirie d'intérêt communautaire sur le Schéma Directeur Cyclable.

Par ailleurs, Thonon agglomération suivra une stratégie d'engagement dans les instances de coordination nécessaires à sa stratégie de mobilité (par exemple, le GLCT et les communautés tarifaires)

2- Développer le management de la mobilité et la communication

Thonon Agglo assurera son rôle de conseil en mobilité pour les employeurs. Il incitera les employeurs à lancer des Plan de mobilité employeurs individuels ou commun. Un travail d'évolution des horaires de travail en lien avec les offres de transport pourra être mené, par exemple sur le secteur des Bracots. Il s'agira aussi de mieux prendre en compte les besoins de livraisons, de conduire des actions communes par secteur

En matière de déplacements liés aux motifs scolaires, Thonon Agglo cherchera à initier un travail sur les horaires afin de faciliter la gestion des transports. L'agglomération proposera d'expérimenter les rues scolaires (réservation de rues desservant l'école aux modes actifs à des horaires ciblés) et proposera des challenges « à l'école à vélo » en complément de la diffusion du programme de formation « Savoir Rouler à Vélo ».

Enfin, l'agglomération élaborera un plan de communication précisant les cibles, périodes et canaux de communication pour promouvoir l'ensemble des modes alternatifs à la voiture solo. La communication insistera sur les offres disponibles, mais aussi les derniers aménagements ou innovations déployés sur le territoire, et s'attachera à favoriser des témoignages d'habitants ou d'organisation ayant changé leur comportement de mobilité.

On en parle aussi...

La fiche action 5 traite du schéma cyclable sur lequel la réflexion sur les compétences devra porter.

La fiche action 3 (faire réseau) se concentre sur l'intermodalité tarifaire et de l'information, pour lesquels la collaboration avec les instances voisines ou supra est fondamentale.



Secteur des Bracots
(crédit photo Thonon Agglo)

Mesure	Période	Investissement	Fonctionnement	Maître d'Ouvrage	Partenaires
Se doter de compétences suffisantes	2025	2035 A évaluer	A évaluer	Thonon Agglo	Communes
Développer le management de la mobilité et la communication	2025	2035	75 K€	Thonon Agglo	Communes, Employeurs, Écoles

Indicateurs de suivi

- ▶ **Moyens**
 - ▶ Choix sur l'évolution des compétences
 - ▶ Nombre de démarches employeurs ou scolaires menées sur le territoire
 - ▶ Nombre de publications
- ▶ **Résultats**
 - ▶ Avancée des actions du POA
 - ▶ Évolution des parts modales

Impact / Effort

Report Modal :

Complexité :

Rappel réglementaire sur le suivi et l'évaluation

Le suivi

Si le suivi n'est pas obligatoire d'après la loi, il est fortement recommandé, puisqu'il permet une vision de la bonne application des actions prévues et des difficultés rencontrées dans la mise en œuvre. Il facilitera donc l'évaluation quinquennale qui, elle, est obligatoire. Afin de réaliser un suivi optimal, Thonon Agglomération s'appuiera sur des instances techniques (comités techniques), ainsi que sur le Comité des Partenaires.

Évaluation quinquennale

L'évaluation du volet déplacements du PLUI-HM sera mise en place par Thonon Agglomération. En effet, l'article L1214-8 du Code des Transports stipule que le Plan de Mobilité (ici, le volet mobilité du PLUI) doit faire l'objet d'une évaluation tous les cinq ans. Cette évaluation peut aboutir, le cas échéant, à une révision afin, par exemple, de rendre le Plan de Mobilité conforme aux lois récentes ou de le mettre en adéquation avec les évolutions du contexte local. L'intérêt de l'évaluation est également dans l'occasion de remobiliser les différents acteurs du territoire œuvrant pour la mobilité, de consulter à nouveau la population afin de faire le point sur l'impact du Plan de Mobilité acté cinq ans auparavant, et de relancer la dynamique en faveur d'une mobilité durable et profitable à tous.

Dispositif de suivi proposé

Une organisation du suivi avec des rendez-vous réguliers

Dès l'adoption du PLUI, Thonon Agglomération aura en charge la mise en place de la structure de concertation chargée du suivi, qui portera notamment sur :

- La vérification de la mise en œuvre des actions prévues par le POA.
- L'évaluation de la pertinence de ces actions par rapport aux objectifs identifiés, en examinant si le plan d'Orientations et d'Actions permet d'atteindre ces objectifs.

Cette instance associera, autour de Thonon Agglomération, les communes du ressort territorial, l'AOM régionale et les autres partenaires et gestionnaires d'infrastructure. Elle sera la principale instance chargée du suivi du Plan de Mobilité (volet mobilité du PLUI-HM).

Une présentation des éléments de suivi sera organisée chaque année et permettra à Thonon Agglomération et à ses partenaires d'ajuster et d'apprécier la mise en œuvre des actions.

Des données sur la mobilité

Un observatoire des déplacements, rassemblant les données sur la mobilité et sur la sécurité routière sur le ressort territorial de Thonon Agglomération, permettra de disposer des éléments concernant le suivi et l'évaluation du Plan de Mobilité.

L'observatoire s'appuiera sur les indicateurs du Plan d'Orientations et d'Actions et du rapport environnemental.

Thonon Agglo pourra se baser sur ses données propres (fréquentation du réseau de transport, comptages routiers ...) et pourra chercher à acquérir de nouvelles données, issues d'analyses « Big Data » (par exemple données de localisation anonyme des smartphones ...) ou

participer à des enquêtes ménages, en vue de l'évaluation à mi-parcours. Un des objectifs importants, entre autres pour faciliter l'évaluation environnementale, est de bénéficier d'une évaluation de l'évolution des kilomètres parcourus par mode, au-delà du nombre de voyages.

Un rapport annuel sur le suivi des actions du Plan de Mobilités et les évolutions de la mobilité

Le tableau de bord du suivi des actions du Plan de Mobilité et celui du suivi de la mobilité seront réalisés par Thonon Agglomération. Ils feront l'objet d'un rapport annuel examiné par le comité de partenaires.

Des indicateurs de moyens et de résultats, globaux et spécifiques aux actions

Des indicateurs généraux et propres à chacune des actions sont également proposés et feront l'objet d'un tableau de bord mis à jour régulièrement. Ils sont complémentaires à ceux proposés dans le cadre de l'évaluation environnementale.

Les indicateurs sont classés en deux catégories :

- Les indicateurs de moyen permettent de vérifier la réalisation des mesures du POA, indépendamment de leur efficacité (avancement du POA),
- Les indicateurs de résultat permettent de suivre le résultat final des actions (efficacité du POA).

Nous reprenons ici en page suivante pour mémoire, les indicateurs de résultats qui permettent de mesurer l'efficacité du POA, hors efficacité environnementale.

Suivi de l'exécution du POA

Rythme	Indicateur	Source
Indicateurs globaux		
annuel / quinquennal	Évolution des parts modales	Estimation basée sur les comptages vélos et les voyages des réseaux de transport // mis à jour à l'occasion de la prochaine enquête ménage
annuel	Avancée des actions du POA	Bilan annuel d'avancement des actions
Indicateurs locaux - Transports collectifs		
annuel	Nombre de voyages sur la ligne LEX	SNCF/Région
annuel (post 2028)	Nombre de voyages sur la future ligne BHNS	Billettiq
annuel	Nombre de voyages combinés CGN / Star't	Validation aux arrêts concernés
annuel	Nombre de voyages sur les lignes Star't	Validations
annuel (pré 2028)	Nombre de voyages sur les offres des lignes Star't créées ou restructurées entre 2025 et 2028	Validations
annuel	Nombre de voyages sur le service TPMR	Validations
annuel	Respect des engagements sur l'augmentation de l'offre de transport (DSP suivante)	Fiches horaires / contrat initial
annuel (post 2028)	Nombre d'abonnés solidaires ou part des validations abonnés solidaires	Validations ou ventes
annuel	Nombre de trajets internes à l'agglomération sur les lignes 271 et les lignes EVAD	Validations
annuel	Nombre de montées en correspondance sur le réseau start	Validations

Rythme	Indicateur	Source
Indicateurs locaux - Usage de l'espace public		
quinquennal		Prochaine EMD
annuel	Fréquentation des principaux axes	Comptages vélos permanents
annuel	Nombre d'accidents / gravité	Fichier BAAC
Indicateurs locaux - connexions intermodales		
annuel	Usage aux PEM et P+R	Données parkings + abonnements vélos pour les abris
quinquennal	Abonnés TPMR basculant sur le réseau classique	Enquête anciens abonnés
Indicateurs locaux - Transition et démotorisation		
annuel	Nombre d'abonnés aux offres d'autopartage	Opérateur d'autopartage public
annuel	Nombre d'abonnés aux offres de transport solidaire	Associations
annuel	Nombre de trajets sur les lignes de covoiturages	Registre de preuve covoiturage / suivi d'expérimentation
fin expérimentation	Nombre de réservations emport vélos dans les autocars	Suivi expérimentation
annuel	Nombre de points de charges ouverts au public / par commune	fichier national IRVE
annuel	% de bus propres	Rapport d'exploitation
quinquennal	% poids lourds en hyper centre de Thonon et Yvoire aux heures de livraison	Enquête à mi-parcours
annuel	Respect de la réglementation	Police municipale
quinquennal	Emergence de projets coordonnés portés par la filière logistique	Bilan avancement annuel

Synthèse des coûts prévisionnels engagés par Thonon Agglomération

L'impact potentiel, lorsqu'il peut être évalué, fait l'objet d'une évaluation relevant de l'ensemble des acteurs, avant subvention éventuelle.

L'impact financier (nouvelles dépenses) du POA estimé pour Thonon Agglo est synthétisé ci-dessous. Il représente environ 50 M€ d'investissement sur la période de 10 ans, et un coût de fonctionnement supplémentaire d'environ 1 M€/an à l'horizon 2035.

Les leviers de financement envisagés sont :

- Pour l'investissement : La réponse aux appels à projets nationaux (Ademe, État, financement via les Certificats d'Économie d'Énergie ...), le financement dans le cadre du 4^e et 5^e plan du Grand Genève
- Pour le fonctionnement : Le budget général de l'agglomération et les éventuelles réorientations de budget, dont l'adaptation du Versement Mobilité. L'agglomération n'applique pas le plafond du taux de versement mobilité auquel elle peut recourir : le taux actuel est de 0,5% de la masse salariale pour les employeurs de plus de 11 salariés, contre un maximum possible de 0,75% actuellement, voire 1,25% lorsque le territoire comptera plus de 100 000 habitants. Le versement mobilité représente en 2023 2,4 M€ et couvre près de 20% des charges d'exploitation des services. L'éventuelle reprise de dotations mobilisées dans le cadre d'offres internationales ou de délégations de compétences est un autre levier potentiel de financement.

	Investissement Thonon Agglo (/10 ans)	Fonctionnement Thonon Agglo (/an, à terme)	Remarque
Améliorer l'offre de transport collectif	26 M€	700 K€	Ce coût de fonctionnement estime les offres à venir sur le futur BHNS et les évolutions jusqu'en 2028 Le coût potentiel du nouveau réseau Star't ne pourra être évalué que lors de la préparation de la future concession. L'essentiel de l'investissement concerne le projet BHNS.
Redéployer les usages de l'espace public	5 M€	60 K€	L'estimation d'investissement sur le schéma cyclable est limitée aux compétences actuelles de Thonon Agglo (cf fiche action 13). Les coûts de fonctionnements sont principalement liés aux postes de travail pour accompagner le déploiement du réseau cyclable avec les partenaires, ainsi que des coûts ponctuels d'études.
Fluidifier les connexions intermodales	7 M€	-	L'essentiel du coût est lié à l'aménagement des arrêts (dont mise en accessibilité)
Accompagner les transitions énergétiques, favoriser la démotorisation	13 M€	200 K€	La majorité du coût concerne l'évolution de la flotte d'autobus, dont 9 M€ sur le nouveau dépôt. Les coûts de fonctionnement sont liés aux services vélo ainsi qu'aux actions de communication ou de management de la mobilité.
TOTAL estimé	51 M€	960 K€	
Potentiel d'évolution du Versement Mobilité	1,2 M€ /an avec la population actuelle si passage du VM à 0,75% 3,6 M€ / an si passage du VM à 1,25% lorsque l'agglomération comptera plus de 100 000 Habitants		

Synthèse de la programmation

	Axe	Action	Mesures	de...	à...	Coût Investissement / 10 ans	Coût fonctionnement à terme	Maitre d'Ouvrage	Principaux partenaires
1	Améliorer l'offre de transport collectif								
1-1	Développer les axes structurants								
1-1-1		Augmenter la capacité de la ligne 1 du Léman Express		2025	2035	A évaluer - 20 M€ pour 1 Regio2N Etudes : 350 K€	A évaluer par étude de faisabilité	Région, Lémanis	Etat (CPER)
1-1-2		Déployer une offre de Bus à Haut Niveau de Service sur la RD1005		2026	2035	25 M€ sur l'ensemble du projet BHNS 5 M€ sur la première étape (arrêts, quelques sections en site propre)	Réutilisation budget GLCT + 300 K€	Thonon Agglo, GLCT	Etat, Département, Confédération Suisse
1-1-3		Améliorer l'intégration des navettes lacustres		2028	2035			Thonon Agglo	
1-2	Développer le réseau urbain et la desserte du territoire								
1-2-1		Avant 2028, dans le cadre de la concession actuelle		2025	2028		200 K€	Thonon Agglo	
1-2-2		Lors du renouvellement de la concession		2028	2035	Etudes : 80 K€	A évaluer via une étude de faisabilité.	Thonon Agglo	
1-2-3		Améliorer le recrutement et la fidélisation des conducteurs		2024	2035		Objectif : limiter le coût en supprimant les doublons et valorisant les connexions entre lignes	Thonon Agglo	
1-2-4		Maintenir l'offre de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap		2025	2035		Stable	Thonon Agglo	
1-3	Faire réseau grâce à l'information, la tarification et la billettique								
1-3-1		Accélérer l'intégration tarifaire entre les réseaux		2025	2032	A l'occasion des renouvellements billettiques	50 K€	Thonon Agglo	Pays Evian Vallée d'Abondance, Agglomération d'Annemasse, Pole métropolitain Genevois Français Communauté Léman Pass
1-3-2		Simplifier l'accès aux titres de transport		2025	2035	300 K€	150 K€	Thonon Agglo	
1-3-3		Diffuser largement l'information		2025	2035	-	15 K€	Thonon Agglo	Région

Synthèse de la programmation

	Axe	Action	Mesures	de...	à...	Coût Investissement / 10 ans	Coût fonctionnement à terme	Maitre d'Ouvrage	Principaux partenaires
2	Redéployer les usages de l'espace public								
2-4	Faciliter les déplacements à pied								
2-4-1			Planifier l'amélioration des cheminements piétons	2025	2026	150 K€		groupement de commande Thonon Agglo + Communes	Etat, Ademe (co-financement)
2-4-2			Mettre en œuvre le schéma Marche en priorisant les mises en accessibilité et l'amélioration des liaisons piétonnes en centre villes et centre bourg	2025	2027	A évaluer selon le schéma directeur marche et les PAVE		Communes	Département, Thonon Agglo, Etat
2-5	Etendre les aménagements cyclables								
2-5-1			Aménager les liaisons inscrites au schéma directeur cyclable	2025	2035	41 M€ pour les liaisons court et moyen terme, tous gestionnaires confondus et hors subvention		Communes, Département, Thonon Agglo	Thonon Agglo, Etat, Région AURA, Département 74
2-5-2			Assister les communes dans la mise en place des aménagements cyclables	2025	2035		35 K€	Thonon Agglo	
2-5-3			Développer la pratique du cyclotourisme	2025	2035	Via Rhôna inclus dans mesure Schéma Directeur	15 K€	Thonon Agglo, Offices du Tourisme	
2-5-4			Développer le stationnement vélo	2025	2035	200 K€		Communes	La Région, SNCF Gares et Connexions
2-6	Réaffecter des espaces de la voiture vers les autres modes								
2-6-1			Hiérarchiser la voirie	2025	2035	-	-	Communes, Département	
2-6-2			Reporter le stationnement longitudinal vers du stationnement en poche en centre-ville et sur les axes desservis par le BHNS	2025	2035	A définir	-	Communes	
2-6-3			Réguler la création de stationnement dans le cadre des projets urbains	2025	2035	-	-	Thonon Agglomération	Communes
2-6-4			Créer un observatoire de l'accidentologie	2025	2035	-	4 K€	Thonon Agglomération	

Synthèse de la programmation

Axe	Action	Mesures	de...	à...	Coût Investissement / 10 ans	Coût fonctionnement à terme	Maitre d'Ouvrage	Principaux partenaires
3	Fluidifier les connexions intermodales							
3-7	Renforcer les Pôles d'échanges et les parcs relais							
3-7-1		PEM Ferroviaires	2028	2035	2 M€		Région, Gare et Connexion, Communes	Région
3-7-2		Parcs relais associés au transport collectif routier	2025	2030	2 M€		Thonon Agglo, Communes	
3-7-3		Ports	2025	2028	100 K€		Communes	
3-8	Améliorer le confort et l'accessibilité des arrêts de transport							
3-8-1		Les arrêts majeurs du réseau urbain	2025	2028	2 M€ (arrêts BHNS intégrés à la fiche 2)	Gains d'exploitation liés à la vente sur DAT	Thonon Agglo	Communes
3-8-2		Les arrêts prioritaires	2025	2027	4 M€		Thonon Agglo	Communes et département
3-8-3		Les autres arrêts	2027	2030	Etude : 50 K€ Aménagements : 1 M€		Thonon Agglo	Communes et département

Synthèse de la programmation

	Axe	Action	Mesures	de...	à...	Coût Investissement / 10 ans	Coût fonctionnement à terme	Maitre d'Ouvrage	Principaux partenaires
4	Accompagner les transitions énergétiques, favoriser la démotorisation (suite)								
4-9	Encourager le partage des véhicules								
4-9-1			S'appuyer sur les flottes publiques pour développer l'autopartage	2027	2035	80 K€	jusqu'à 300 K€ à terme	Communes	Thonon Agglo
4-9-2			Déploiement des aires de covoiturage	2025	2028	100 K€		Thonon Agglo, Communes	Département
4-9-3			Expérimenter les lignes de covoiturage	2029	2032	700 K€		Thonon Agglo	
4-9-4			Accompagner les initiatives de transport solidaire ou d'utilité sociale	2028	2035		15 K€	Association	Thonon Agglo, CCAS et éventuellement Département (cofinancement)
4-10	Proposer de nouveaux services aux cyclistes								
4-10-1			Enrichir l'offre de location vélo	2025	2030	700 K€	80 K€	Thonon Agglo	
4-10-2			Former les enfants et les adultes à la pratique du vélo	2027	2035		15 K€	Communes, Thonon Agglo	Education Nationale, acteurs sociaux
4-10-3			Renforcer la complémentarité entre vélo et transport	2025	2030	30 K€		Thonon Agglo	
4-10-4			Aide aux initiatives locales	2025	2030	30 K€	10 K€	Thonno Agglo	Associations
4-11	Accélérer la transition vers les énergies décarbonées								
4-11-1			Renforcer l'équipement du territoire en recharge électrique	2025	2035	A évaluer selon l'évolution du parc automobile et les initiatives privées		SYANE	Communes
4-11-2			Inciter les copropriétés et les gestionnaires de parking	2025	2035			Thonon Agglo	Syane
4-11-3			Faire évoluer le parc du réseau de transport	2025	2028	2,5 M€	A évaluer	Thonon Agglo	
4-12	Réglementation des livraisons et logistique urbaine								
4-12-1			Mettre en place des espaces logistiques urbains à Thonon et Yvoire	2025	2035	A définir	-	Thonon Agglo	Partenariat privé
4-12-2			Faire évoluer la réglementation marchandises	2025	2026			Ville de Thonon	
4-12-3			Améliorer le maillage du territoire en aires de livraison	2027	2035	A définir		Communes	
4-12-4			Mettre en place une instance de portage des actions de logistique urbaine sur le territoire	2025	2028			Thonon Agglo	
4-13	Piloter et accompagner le changement modal								
4-13-1			Se doter de compétences suffisantes	2025	2035	A évaluer	A évaluer	Thonon Agglo	Communes
4-13-2			Développer le management de la mobilité et la communication	2025	2035		75 K€	Thonon Agglo	Communes, Employeurs, Ecoles

Le présent annexe synthétise les actions concernant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite incluses dans ce POA.

Améliorer l'offre de transport collectif

Le POA décrit les évolutions du réseau de transport. L'offre dédiée aux personnes à mobilité réduite est maintenue. L'introduction d'un BHNS le long de la RD1005 devrait permettre une amélioration notable de l'accessibilité, grâce à des arrêts de qualité. L'objectif de simplification billettique et tarifaire contribue aussi à une meilleure lisibilité de l'offre de mobilité pour tous.

Redéployer les usages de l'espace public

L'agglomération fait le constat d'un nombre faible de communes ayant adopté un PAVE. Dans la fiche action 4, Thonon agglomération proposera d'élaborer en 2026 un schéma de la marche au quotidien, qui inclura un PAVE pour chacune des communes ainsi qu'un référentiel d'aménagement des espaces piétons, qui permettra d'obtenir une accessibilité de ces espaces publics. Les aménagements seront réalisés de 2026 à 2035. La priorité sera donnée aux aménagements permettant d'établir des continuités vers les écoles, puis vers les autres équipements et services.

Un réseau cyclable sera déployé sur l'ensemble de l'agglomération, basé sur un référentiel conforme aux préconisations du Cerema. Les caractéristiques permettent de s'assurer que le réseau cyclable sera adapté à l'utilisation de vélos adaptés, qui sont régulièrement plus larges ou plus longs que les vélos classiques.

Plus globalement, le POA insiste sur une évolution du partage de la voirie, à la faveur des personnes les plus fragiles.

Fluidifier les connexions intermodales

Ce volet concerne notamment l'aménagement des arrêts. La mise en accessibilité dans le cadre du Sdap est pleinement intégrée au POA, avec un investissement estimé à 6 M€ (arrêts majeurs et prioritaires). À l'issue de l'exécution du Sdap, une nouvelle démarche sera lancée pour programmer la mise en accessibilité ou la suppression des arrêts non prioritaires non accessibles.

Le Sdap est joint en complément du présent annexe.

Accompagner les transitions énergétiques, favoriser la démotorisation

Cet axe concerne, entre autres, les nouveaux services à la mobilité. Il ouvre la possibilité aux associations de déployer des services de transport solidaires. Le service de location longue durée verra aussi son parc se diversifier, avec l'introduction de vélos spéciaux, dont des vélos adaptés aux personnes en situation de handicap. Enfin, les propositions faites sur les livraisons ont pour objet, entre autres, de réduire les conflits d'usage entre activité de livraisons et piétons en centre-ville, notamment les personnes en situation de handicap.