Thonon-les-Bains

Etude de conception (AVP) des aménagements des abords nord de la gare de Thonon-les-Bains et du pôle de transports en commun, dans le cadre de l'aménagement du pôle d'Echange Multimodal (PEM)

équipe de maîtrise d'œuvre
gautier+conquet architectes et paysagistes
ARCADIS Infrastructure · Eau · Environnement · Bâtiment

+ phase 01_ Diagnostic

Décembre 2019

Sommaire

1. PERIMETRE ETUDE

2. COMPOSITION URBAINE DU Pôle d'Echange Multimodal

3. MOBILITE

4. PARTI GENERAL D'AMENAGEMENT

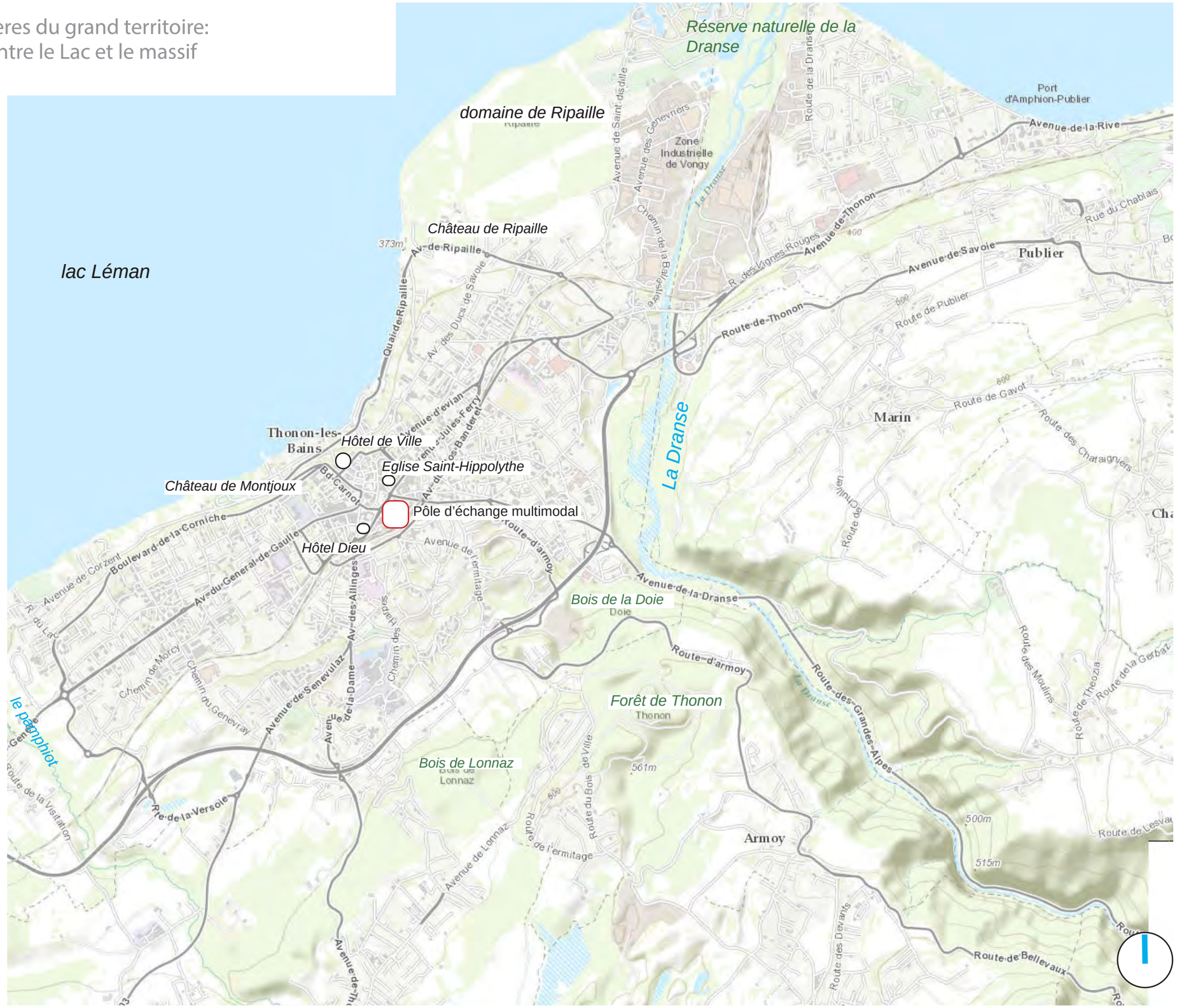
Maîtrise d'ouvrage

Equipe de maîtrise d'oeuvre

1. PERIMETRE ETUDE

S’inscrire en lien avec les entités paysagères du grand territoire: le PEM situé sur les collines du Léman, entre le Lac et le massif du Chablais

Le territoire dans lequel s’inscrit le pôle d’échange multimodal de Thonon-les-Bains est particulièrement spectaculaire: au pied des collines du Léman, entre le Lac et massif du Chablais, ce territoire présente des atouts géographiques indéniables. Le projet s’inscrira en lien avec les entités paysagères du grand territoire pour former, à son échelle, un maillon de la structure existante.

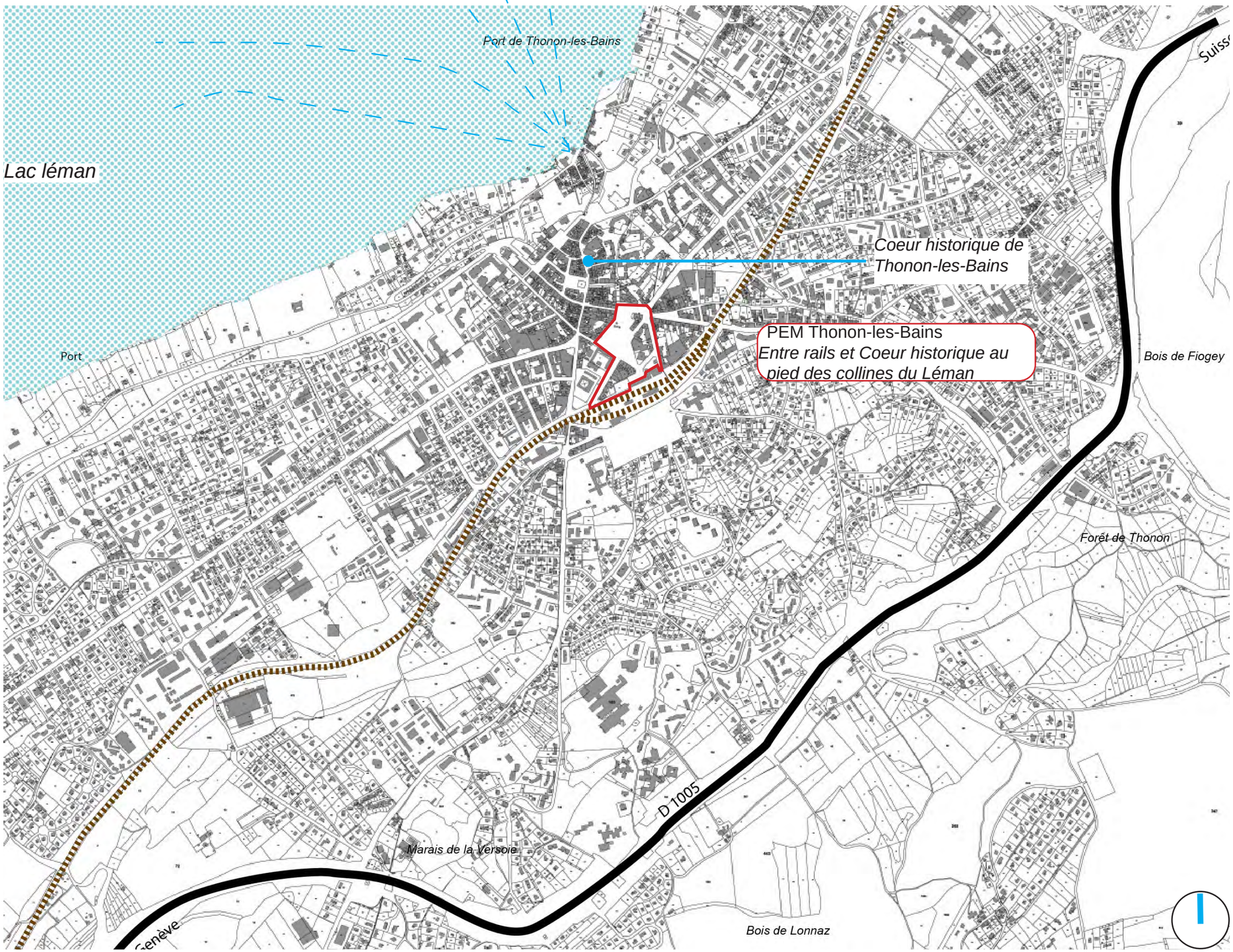


1. PERIMETRE ETUDE

Un site desservi par des infrastructures fortes

Le positionnement du PEM forme une véritable charnière entre le centre ville de Thonon-les-Bains et le relief des collines du Léman.

Le site du PEM de Thonon-les-Bains jouxte le coeur historique en pied des Collines du Léman.
Il est desservi par des infrastructures fortes:
- la gare SNCF de Thonon-les-Bains,
- le transport lacustre,
- la D1005 reliant Genève à Lausanne
- le GRP du Pays littoral du Léman.



éch. 1.10 000

2. COMPOSITION URBAINE

Aspects dimensionnels

Périmètre étude =

4,9 hectares

Distance Place des Arts - Gare SNCF=

200m environ

3min à pied

L'analyse des distances à parcourir à pied est un moyen de mesure estimable par tous. Le périmètre d'étude de 4,9 hectares environ présente une distance de 200m entre la gare SNCF et la façade du coeur historique, ce qui représente environ un parcours piéton de 3 minutes.

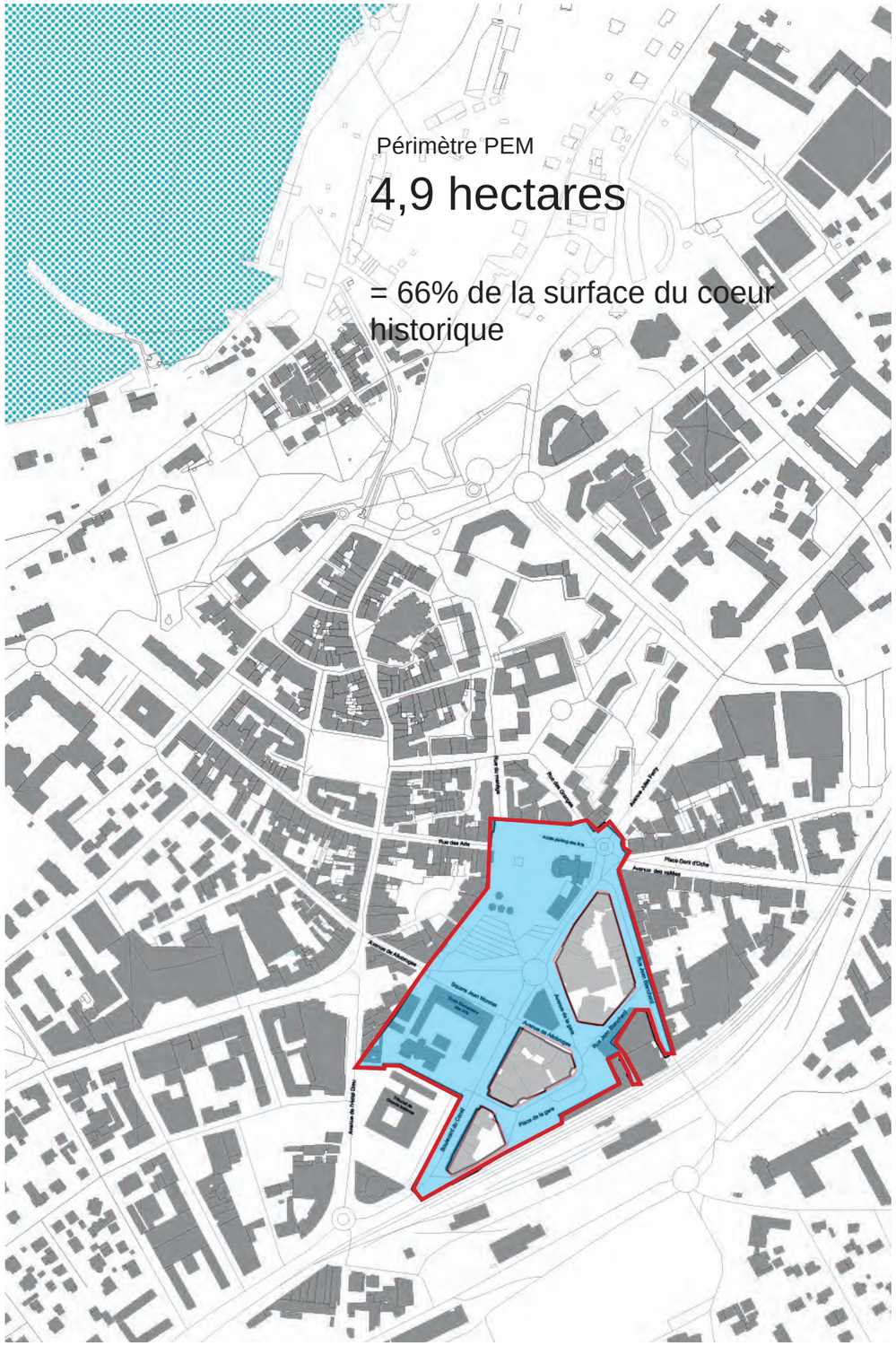
Cette proximité physique ne correspond pas à la distance vécue du parcours piéton.

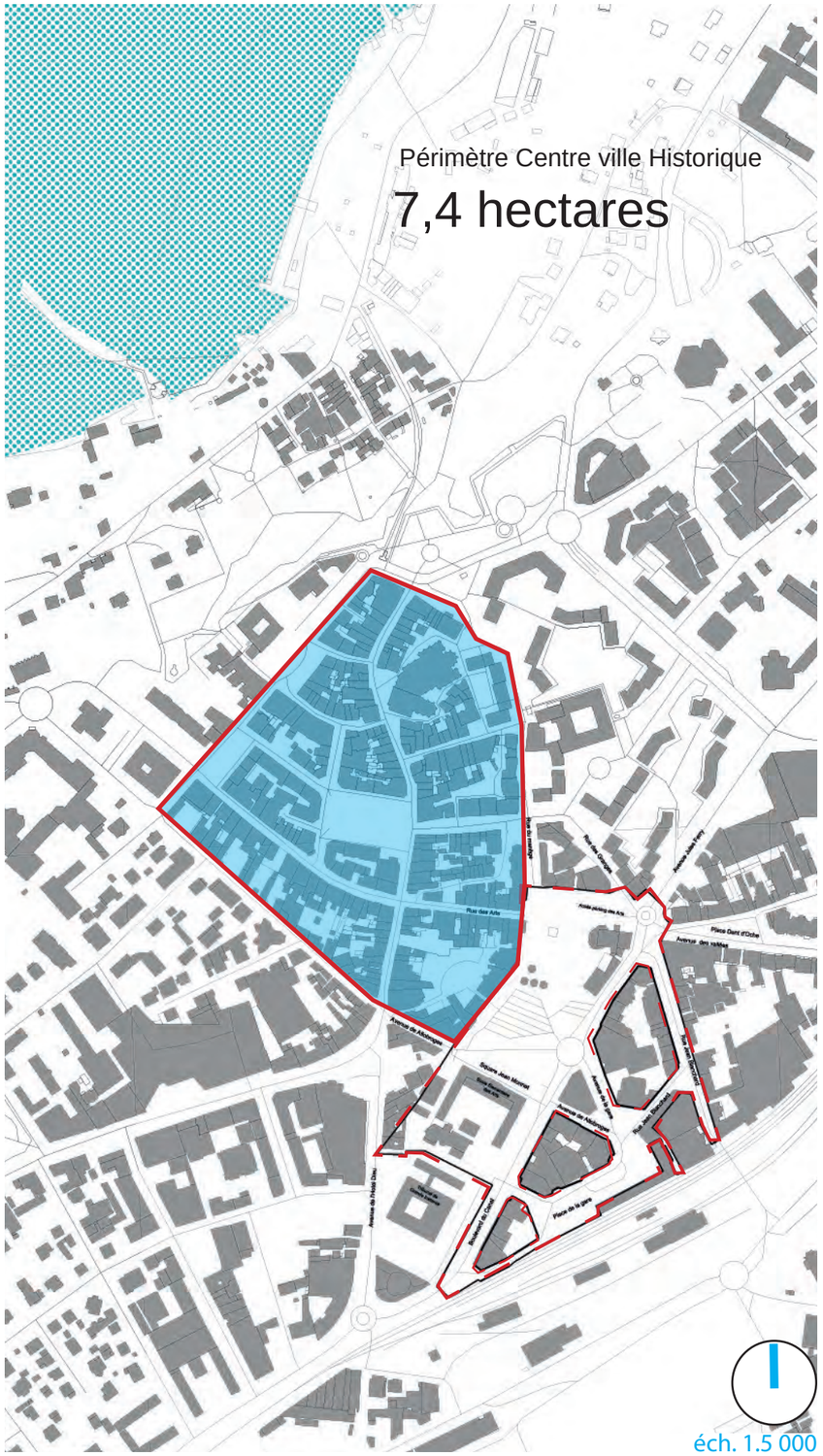
L'enjeu réside donc dans les moyens à développer pour réduire le sentiment d'enclavement et d'obstacles à parcourir de façon à créer une extension du centre ville vers sa gare SNCF.

2. COMPOSITION URBAINE

Comparaisons

Un travail comparatif d'échelles permet d'identifier que la surface du pôle d'échange multimodal représente environ 66% de la surface du coeur historique actuel.
Juxtaposés, l'enjeu de la requalification du PEM est de connecter les deux surfaces de façon à lier le coeur historique piéton à la gare.





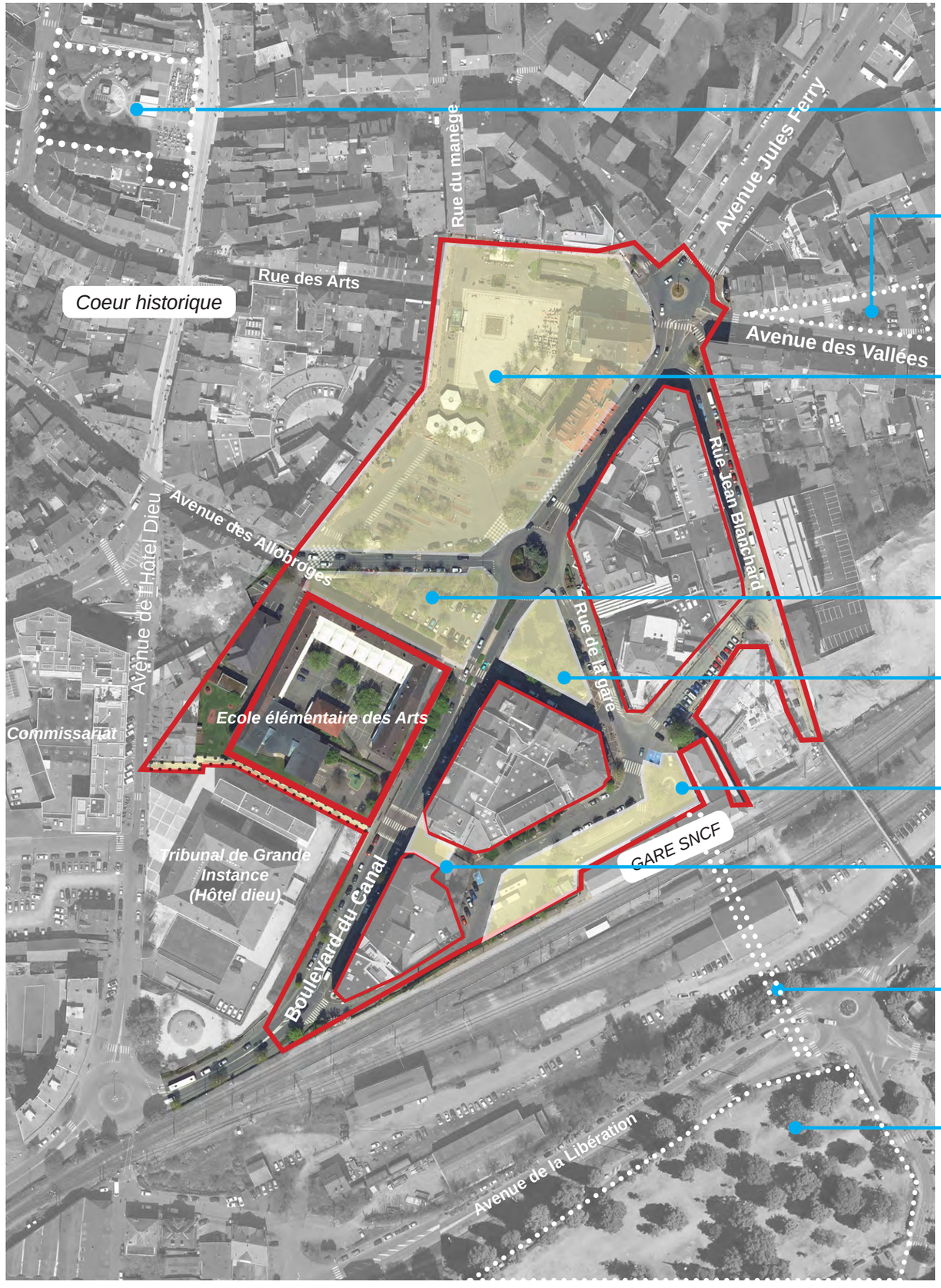
2. COMPOSITION URBAINE

Structure des espaces publics

L'espace public du périmètre de l'étude se compose de :
- la Place des Arts qui est à la fois un parvis piéton et une gare routière,
- le square Jean Monnet, parvis et parking situé devant l'Ecole Elémentaire des Arts,
- la Place du 11 novembre 1918, espace piéton planté d'arbres remarquables,
- le parvis de la gare de Thonon-les-Bains.

Le périmètre de l'étude intègre également le réaménagement du Boulevard du Canal qui représente un axe de déplacement fort pour la ville.

L'ensemble de ces composants forment une série d'espaces publics morcelés qui rendent le parcours piéton peu lisible alors même que les distances à parcourir sont faibles.
Le projet aura pour ambition de créer un maillage tissant des liens entre les ruelles piétonnes du centre- ville historique jusqu'à la gare en:
- développant un sol uniforme et accesible,
- limitant les émergences pour minimiser les obstacles physique et l'encombrement de l'espace public,
- recalibrant l'emprise de la voiture au profit des transports en commun et aux modes doux,
- valorisant la qualité paysagère existante qui représente des forment des lieux de conforts et de repérage aux usagers.



Square Aristide Briand *(hors périmètre étude)*

Place Dent d'Oche (*hors périmètre étude)*

Place des Arts

> Un parvis piéton // une gare routière
> un espace piéton morcelé
> contrainte liée à l'ouvrage souterrain
> une façade patrimoniale peu valorisée

Square Jean Monnet

Place du 11 Nov 1918

Parvis de la gare SNCF

Place des anciens combattants d'AFM Nord

Passerelle piétonne

Place de Crête

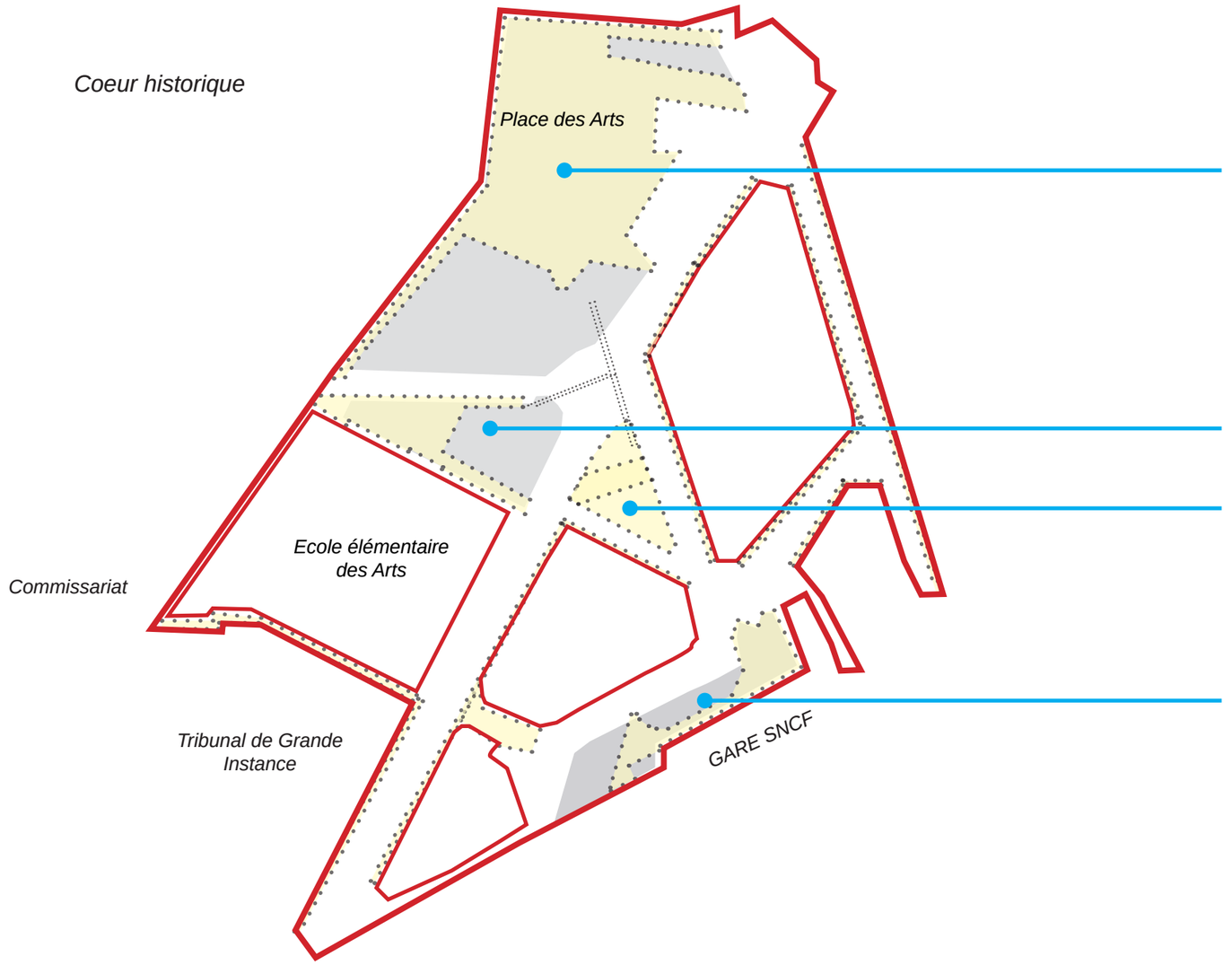
éch. 1.5 000

2. COMPOSITION URBAINE

Structure des espaces publics

L’analyse de chaque sous-espace public permet d’identifier que:
- la place du piéton est relativement réduite par rapport à la surface de l’espace public questionné,
- les composants de l’espace public fonctionnent de façon autonome sans lien entre eux, interrompus par des emprises viaires souvent surdimensionnées.

Fort de ce constat, le projet envisagera de redimensionner l’espace public pour y intégrer les usages nécessaires au bon fonctionnement de la gare routière, des commerces et équipements du secteur, des habitants et touristes de passage, en lien avec l’ensemble des projets urbains en cours.



Place des Arts

= 67 % la place piétonne
= 33% dédié à la gare routière/accès Parking des arts

Square Jean Monnet

= 52% parvis de l’école
= 48% dédié au stationnement

Place du 11 Nov 1918

=100 % dédié au piéton

Parvis de la gare SNCF

= 60% dédié au parvis de la gare
= 20% dédié au stationnement cars
= 20 % dédié à la dépose minute + taxis

2. COMPOSITION URBAINE

Fonctions évènementielles

La Place des Arts est le lieu d'implantation de manifestations temporaires telles que celles liées aux festivités de fin d'année. L'aménagement proposé conservera la souplesse et la possibilité technique d'accueillir des manifestations de type chalets de Noël, Patinoire, tribunes pour les festivals de rue, marchés, etc...). Les mobiliers urbains et structures de sols seront adaptés pour assurer ces compatibilités d'usages.

2. COMPOSITION URBAINE

PROJETS CONNEXES

Le périmètre d'étude est situé au coeur de nombreux projets urbains d'ampleur:

- Ilot Jules Mercier,

- Projet urbain Dessaix (2020-2023),

- Projet urbain SNCF situé au sud des rails en pied de la Place de Crête,

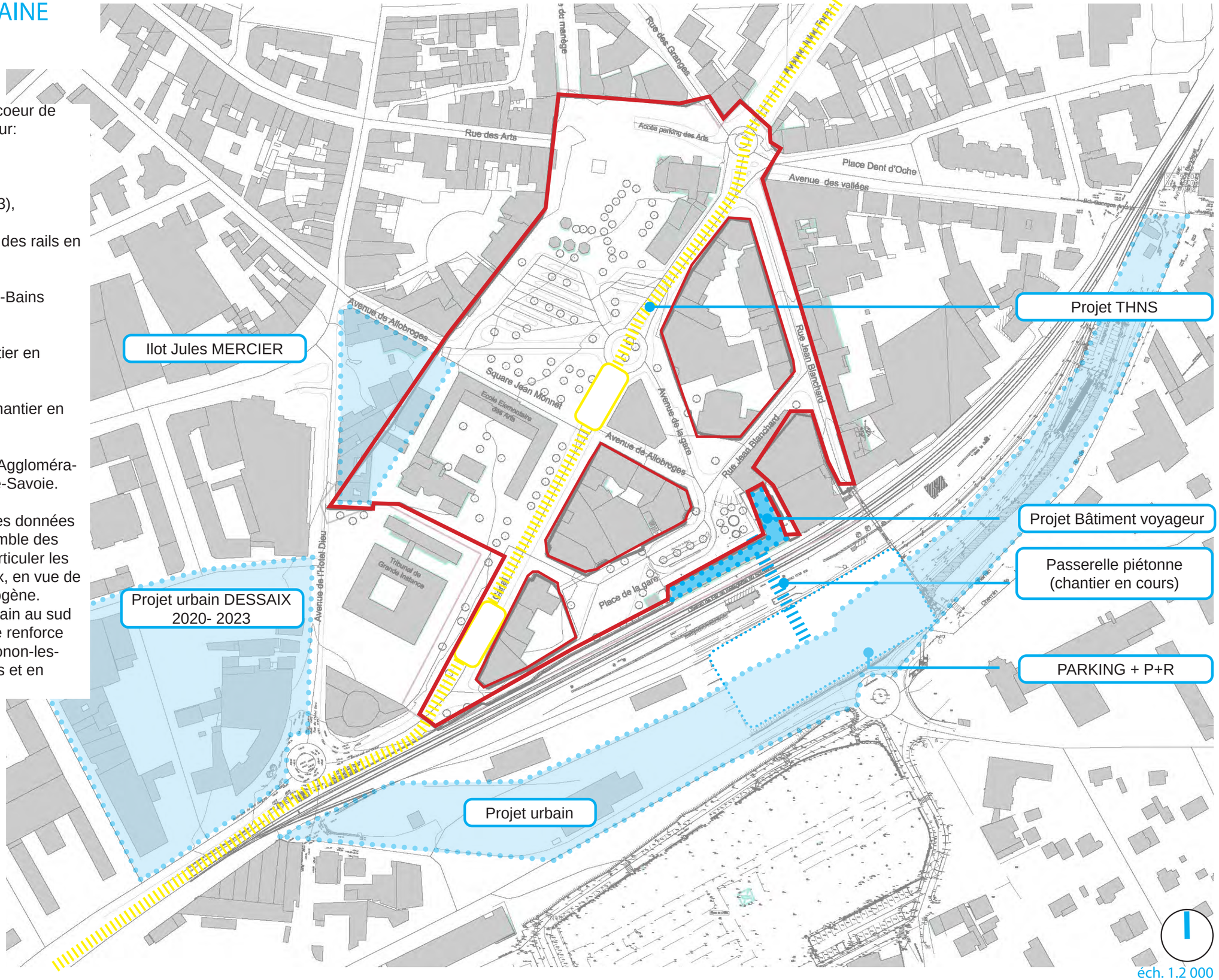
- Projet gare SNCF de Thonon-les-Bains (chantier en cours),

- Projet passerelle piétonne (chantier en cours),

- Projet de parking, P+R SNCF (chantier en cours),

- Projet THNS (mené par Thonon Agglomération et le Département de la Haute-Savoie.

Le projet du PEM s'appuiera sur les données portées à connaissance de l'ensemble des opérations connexes de façon à articuler les espaces publics liant chacun d'eux, en vue de créer un espace cohérent et homogène. L'enjeu du fort développement urbain au sud des rails via la passerelle piétonne renforce l'idée de lien entre le coeur de Thonon-les-Bains et les quartiers sud existants et en projet.



éch. 1.2 000

2. COMPOSITION URBAINE

STRUCTURE VEGETALE

Une composition disparate

La structure végétale existante se compose de :
- Platanes historique au coeur de la gare routière et au niveau du Square Jean Monnet,
- Arbres remarquables Place du 11/11/1918 protégés par le PLU en vigueur,
- Arbres d'alignement Boulevard du canal,
- Bosquets de Liquidembars sur la Place des Arts.

Bosquet Place des Arts

Platanes historiques: des «survivants» au coeur de la gare routière et Square Jean Monnet

Arbres remarquables Place du 11/11/1918 protégé par le PLU

Arbres d'alignement Boulevard du canal

Gare SNCF, Tilleuls

Place des Arts, Liquidembar

Place du 11 nov 1918, Cèdres

Place des Arts, gare routière, Platanes

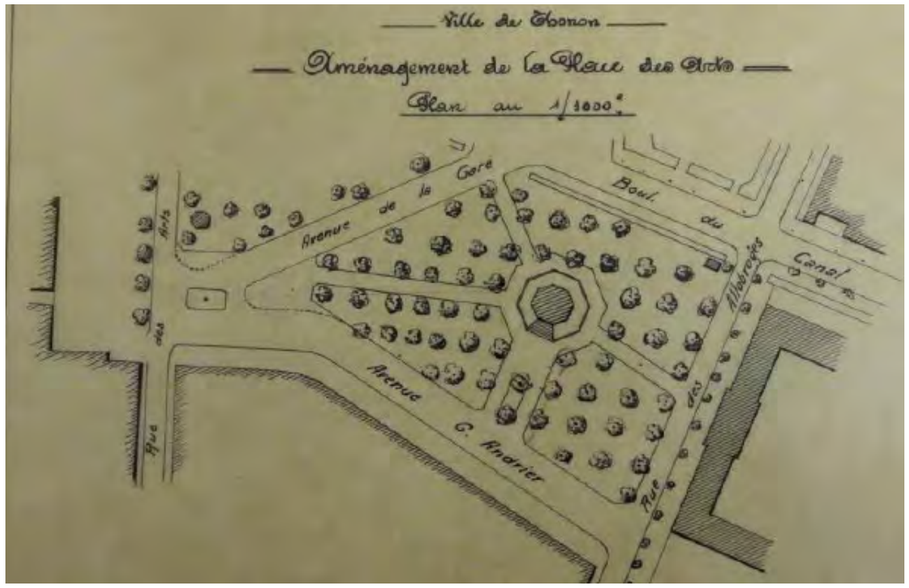
2. COMPOSITION URBAINE

STRUCTURE VEGETALE

Une composition historique

La structure végétale existante est issue d'un héritage historique qu'il convient d'analyser.
Les cartes historiques et cartes postales anciennes présentent une composition spatiale avec une présence végétale de qualité.
Conçue comme un large espace piéton arboré, la dénomination de Place prenait son sens.

Actuellement, cet espace, en partie dédié à la gare routière et aménagé partiellement sur un ouvrage de parking souterrain ne conserve que quelques Platanes survivants qui rappellent la mémoire de cette époque.
Le projet visera à baser la requalification de la Place sur ces données historiques en vue de replacer le piéton au coeur des ambitions de l'époque.
il s'agit là non pas d'une attitude conservatrice mais plutôt de retrouver la qualité offerte aux usagers de l'espace public, au voyageur, aux riverains. L'enjeu étant également de proposer de nouveaux usages en lien avec les activités en rez-de-chaussée des bâtiments et de créer des espaces de détente ombragés, éloigné du trafic automobile.



Place des Arts, 1931

Place des Arts, Carte Postale, Années 50

Place des Arts, Carte Postale

Avenue de la Gare en 1899, Carte Postale

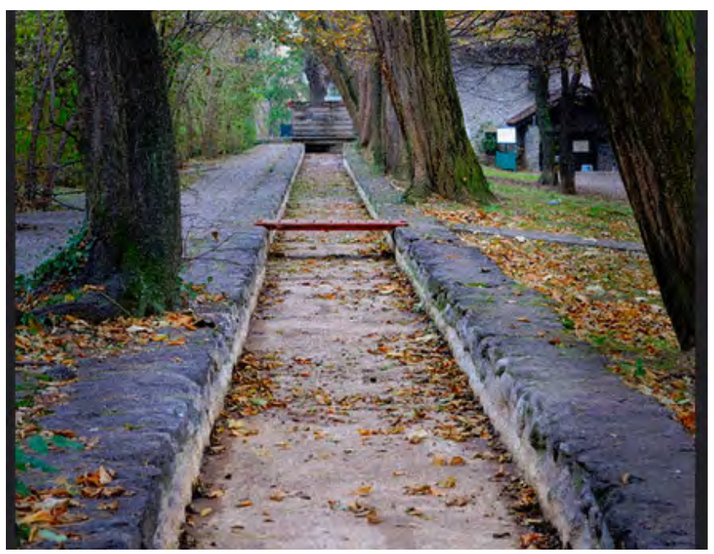
2. COMPOSITION URBAINE

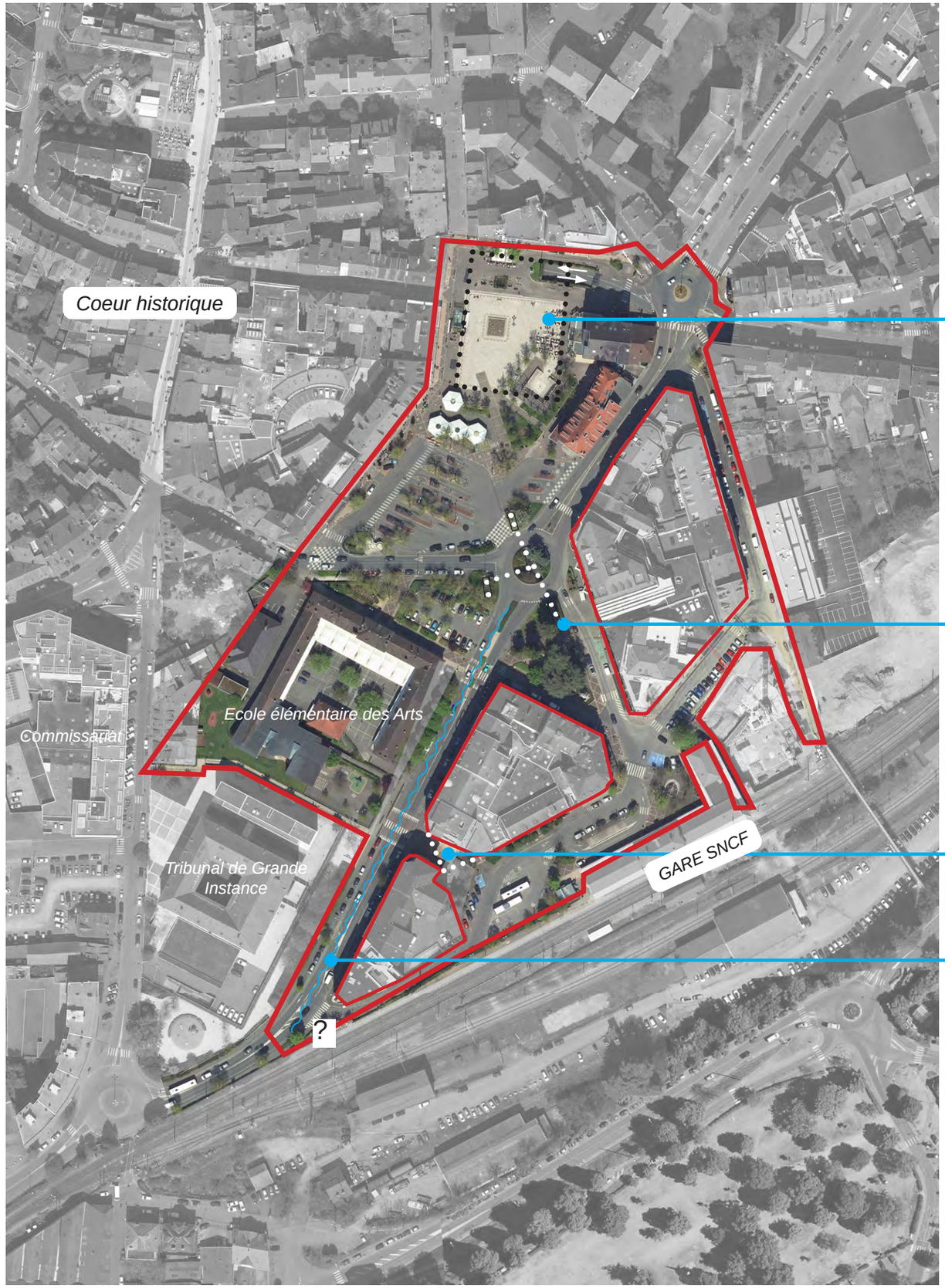
OUVRAGES EXISTANTS

Trois ouvrages existants sont à prendre en considération dans la présente étude:
- l'ouvrage Parking des Arts souterrain,
- le passage piéton sous le Boulevard du canal,
- le canal historique remblayé.

Il convient également d'intégrer aux études d'aménagement la présence d'un sous-sol du bâtiment Le Florentin sous l'espace piéton reliant le Boulevard du Canal et le parvis de la gare.

Il y avait vraiment un canal boulevard du Canal ! La « bialière » de l'Oncion amenait l'eau captée aux Allinges aux différents lavoirs, points d'eau et fontaines de la ville. Dans les années cinquante, l'Oncion n'était plus qu'un fossé vide, lendemain comblé de gravats. Aujourd'hui, il reste les arbres qui le bordait.
(Cliché Messager - Collection Archives)





Parking des Arts

> Emprise du PK souterrain

> Invariant:
- niveau du dessus de dalle
- emprise de l'entrée/sortie

> Impact sur les plantations éventuelles

Passage piéton souterrain

> Non accessibles PMR,
> Insécurité resentie des lieux,
> Entretien conséquent

Ouvrage souterrain

> Aménagement de surface à adapter

Canal remblayé

> Canal de l'Oncion, supprimé en 1959, fut construit en 1371.
> Ouvrage remblayé
> Pas de présence hydraulique

éch. 1.2 000

2. COMPOSITION URBAINE

QUALIFICATIONS DES SOLS

Les sols existants se composent des éléments suivants:

- **Revêtements piétons existants**: pavés avec pose à motifs, dalles bétons
- **Revêtements des voies existantes**: pavés en tresse en secteur historique, enrobé.

La multiplicité des matériaux rend la lecture de l'espace complexe pour l'usager.
L'enjeu de définir la nature des sols avec les usages projetés permettra une lisibilité efficace.

Les choix seront portés de façon à assurer un raccordement aux sols existants du coeur historique ainsi qu'à ceux de la passerelle de la gare SNCF.
En complément, le choix sera porté en lien avec une maintenance aisée de façon à rendre les aménagements évolutifs dans le temps (intervention en sous-sol, remplacement des mobiliers, etc...).

La prise en compte des contraintes liées aux manifestations temporaires ainsi que le climat avec les usages de déneigement induiront le dimensionnement et la nature des matériaux à retenir.

REVÊTEMENTS PIÉTONS EXISTANTS

SOL PAVES A MOTIFS

Parvis de la Gare de Thonon-les-Bains

Place des Arts : parvis piéton

DALLES BÉTON

Place des Arts : parvis piéton

Parvis de la gare de Thonon-les-Bains

REVÊTEMENTS VOIES EXISTANTES

PAVES, ENROBE

Place des Arts: voie de desserte

Voies

2. COMPOSITION URBAINE

BIBLIOTHÈQUE DE MOBILIER URBAIN

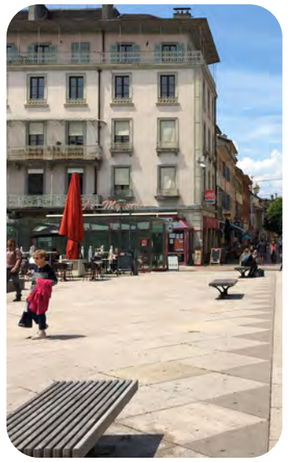
Une série d'équipements de mobilier urbain jalonne le parcours.

- les **Petites Architectures:** des kiosques, des abris pour les chauffeurs, une structure Pergola sur la Place des Arts,
- **Mobilier de confort** comprenant des assises,
- **Mobilier de protection** comprenant des bornes, des potelets, des barrieres,
- **Mobilier d'éclairage**.

Cette accumulation d'objets urbains participe à la cohérence de l'espace pratiqué. Ici, la diversité des équipements n'aide pas à la lisibilité ni au repérage des lieux: diversité des formes, des époques, des teintes et matériaux.
Le mobilier d'éclairage est d'ordre fonctionnel et peu adapté à l'échelle du piéton: matériel vieillissant, pas de LED.

La Charte de mobilier urbain du secteur Centre ville comporte les éléments suivants: potelets inox, bancs en bois avec dossier. L'éclairage public est basé sur un principe de projecteurs de type Olivio.
Il conviendra de questionner le choix du mobilier urbain et son positionnement en lien avec celui du centre historique pour assurer la cohérence des espaces publics et faciliter la maintenance.

Petites architectures: kiosques, abris, pergola



Mobilier de confort

Eclairage public

Mobilier de protection

3. MOBLITE

Dans le cadre de la conception du futur Pôle d'échange multimodal de Thonon-les-Bains, le volet mobilité du présent diagnostic permet de décrire le fonctionnement actuel des différents modes, en termes d'espace et d'organisation (acteurs, compétences et services).
Sont également explicités les dysfonctionnements, les évolutions à venir et les exigences à intégrer. De cette manière, sont présentés les transports en commun (bus urbains, interurbains, cars TER et trains), -point majeur dans la conception du PEM- ; la circulation générale, le stationnement, les taxis, les services de covoiturage, et enfin les modes actifs (cycles et piétons). Le piéton est en effet le guide majeur de la conception du PEM. L'intégration de ses exigences, besoins et usages réels, permettra de garantir la qualité de l'espace public, ainsi qu'une offre de services de mobilité adaptée. Dans toutes les étapes du voyages, -arrivée, départ, attente, correspondance intermodale, cheminement, achat de billets, restauration,... -, le confort du piéton est un élément décisif pour le réaménagement du secteur d'étude de la gare à la Place des Arts.

1. Présentation des acteurs

Le tableau des pages suivantes détaille les données relatives au transport en commun mises à disposition pour l'étude. Surtout, il témoigne de la diversité des types de transport et des nombreux acteurs en lien avec la Place des Arts et la gare. Thonon Agglomération a récemment récupéré la compétence des bus, -sur son périmètre-, anciennement confiée à la Région et au Département.
Sont ainsi regroupés les bus urbain (réseau BUT) et les bus interurbains (confiés au transporteur routier SAT). Certaines lignes desservent également les communautés de communes du Pays d'Evian-Vallée d'Abondance, et du Haut-Chablais (dont la compétence transport revient à la Région). A cela s'additionne l'offre de cars TER. Cette récente fusion et cette multitude d'acteurs ont davantage créé une agrégation de lignes, plutôt qu'un véritable réseau. Ainsi, une restructuration du réseau par Thonon Agglomération est en cours pour 2021.

COMPÉTENCES

Le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) nécessite l'intervention du département au titre de la voirie départementale, de la communauté d'agglomération au titre des transports collectifs, et des communes au titre des équipements urbains.

Au terme d'une délibération du 29 mai 2018, une convention de coopération intermodale et de transfert de compétence avait été conclue avec la région Auvergne Rhône-Alpes. Ainsi le transfert de services interurbains a pu être concrétisé au 1er septembre 2018. Au 1er janvier 2020, l'agglomération se substituera à la région Rhône-Alpes pour l'organisation de la Transalis 71 (Thonon-les-bains <> Genève) ; en adhérant au GLCT des Transports Publics Transfrontaliers. A terme, la T71 disparaîtra au profit du BHNS.

2. Situation actuelle : organisation de la gare routière

Aujourd'hui, la **Place des Arts et la gare SNCF** représentent un nœud majeur pour l'offre de transports par bus et par cars. Du point de vue des usagers, ces 2 entités fonctionnent quasiment comme 2 pôles indépendants. En effet, la lisibilité spatiale et fonctionnelle entre les 2 espaces n'est pas claire. Ceci rend l'intermodalité compliquée.

A noter tout d'abord que le réseau de bus de Thonon-les-Bains est configuré **en étoile**, centré sur la Place des Arts. Seule la ligne A est en « passage » sur la Place des Arts, les autres lignes sont en terminus avec 5 quais pour les Bus urbains (BUT), et 5 quais pour les bus interurbains (SAT).
Ceci présente l'avantage de concentrer les équipements et les services ; ainsi que d'offrir une bonne liaison avec le centre-ville. Cependant, cela génère également des aspects négatifs non négligeables. Notamment, l'espace est dégradé qualitativement, étant marqué par une emprise routière importante ; les conducteurs pratiquent des régulations parasites sur le périmètre. De plus, un réseau en étoile pourrait générer des surcoûts d'exploitation par rapport à un réseau diamétrale.

Par ailleurs, certains **axes sont particulièrement contraints** car il supportent plusieurs lignes de bus :

- Le boulevard Georges Andrier, avec 3 lignes de bus ;
- L'avenue du Général de Gaulle, avec 2 lignes de bus ;
- Le boulevard du canal, avec 8 lignes du bus, et le trafic routier le plus important du périmètre.

A noter que malgré cette concentration de lignes sur des mêmes axes, il n'existe aucune voie bus avec priorisation des transports en commun sur le secteur.

Au droit de la gare, sont implantés 6 autres emplacements bus, dont un dédié à la SNCF, les autres étant utilisés par les bus de la SAT.

La gare routière dans son ensemble subit quelques **dysfonctionnements.** En effet, la gare est saturée aux heures de pointe (entre 7h et 8h ; et entre 17h et 18h) au niveau des quais SAT avec les arrivées et départs d'une vingtaine de cars scolaires. Notamment entre 7h40 et 7h45, 11 cars (hors cars scolaires) s'arrêtent en même temps sur le site pour 16 emplacements.
De plus, l'un entretien avec la Région Auvergne Rhône Alpes (12/09/2019), permis de prendre connaissance des problèmes exprimés par les chauffeurs de la SAT : des manœuvres difficiles, des stationnements VL non autorisés et gênant l'accès des bus, des piétons situés sur la chaussée. Ce secteur est donc identifié comme un point difficile pour les chauffeurs.

Concernant les **cars TER,** l'heure la plus dimensionnante est identifiée le vendredi soir, entre18h45 et 19h45 avec 6 cars en même temps. Les cars Ter comprennent l'offre SNCF routière de base, ainsi que les bus mis en place en substitution des trains, lors de travaux de maintenance ou de tout autre événement (grève, rail cassé, coulée de boue,…). Cette offre va diminuer avec l'arrivée du Léman Express, comme détaillé dans le paragraphe 6.

Une réflexion doit également être portée sur les **taxis** : il existe aujourd'hui des emplacements Place des arts (3) ; et au droit du bâtiment voyageurs (3). L'aménagement actuel de ces derniers, et le plateau d'attente pour la dépose et reprise des usagers, participent au ressenti routier et peu qualitatif du parvis.
La centrale de taxis de Thonon, - *Allo Artisans Centrale Taxis Thonon-,* a par ailleurs exprimé les demandes suivantes :
*l*ocaliser les taxis à proximité des couloirs bus, primordial pour profiter de l'afflux de touristes sortant côté nord vers le centre-ville.
De plus, la centrale désire un couloir taxi en une bande unique de 5 voitures, séparée physiquement par une barrière ou des bornes amovibles. Ces bornes pourraient être contrôlées par des badges fixées au pare-brise. L'objectif étant d'empêcher les déposes-minutes des véhicules particuliers, et de réserver le couloir au taxis Thononais.
La centrale souhaite également un abri passager (type abri bus) avec un panneau lumineux taxi Thonon ; avec éventuellement un téléphone à disposition des clients, relié à la centrale de Thonon.
Sur le boulevard du Canal, la centrale de taxis souhaite un couloir pour 5 véhicules, avec un kisoque à proximité pour la prise de réservations et les appels.
Concernant les marquages, au sol la centrale souhaite des couloirs peints de couleur distincte, avec la mention « taxi Thonon».

Ces requêtes sont à prendre en compte pour l'aménagement du PEM. Cependant, leur adaptation sera discutée et fixée lors des phases postérieures au diagnostic. Les prérogatives de la centrale de taxis n'ont à ce jour pas été validées.

3. Cas particuliers : les périodes de pointes hivernales

Pendant la période hivernale, de décembre à avril, les lignes 91 et 121 qui desservent les stations de ski (respectivement Morzine et Vallée d'Abondance) connaissent des pics de fréquentation. Il récupèrent les passagers sur les emplacements bus au droit

du bâtiment voyageur. Il s'agit de lignes systématiquement en correspondance avec les services ferroviaires. A l'usage, il faut noter que les usagers concernés sont généralement des groupes avec des bagages volumineux et/ou des skis.
A l'issu de l'entretien réalisé en septembre 2019, la Communauté de Commune du Pays d'Evian-Vallée d'Abondance n'a pas évoqué de prérequis d'aménagement particuliers, si ce n'est l'accessibilité aux personnes handicapées. Elle demande à ce que les différentes lignes de transport soient toujours affectées au même quai, et insiste sur la praticité du service comme facteur primordial dans la conception du PEM. Ainsi, le parcours usagers doit être facilité et lisible ; et les correspondances doivent être assurées. Notamment la ligne 121 vers Vallée d'Abondance dont la correspondance avec les trains doit être fonctionnelle (mais ceci n'implique pas que le quai de la ligne 121 soit au pied du bâtiment voyageur SNCF).

4. Futur PEM : Objectifs et souhaits des acteurs

Afin de réorganiser les gares routière et ferroviaire en un véritable **pôle d'échange multimodal,** davantage lisible par les usagers, plusieurs pistes ont été évoquées et partagées entre la MOE et la MOA pendant cette phase de diagnostic. Notamment, de disposer les quais en bouclage sur le pourtour de la Place des Arts, afin de libérer l'espace central de la Place des Arts et de lui redonner sa qualité d'espace public piéton. Ou encore de réunir les quais le long du Boulevard du canal, afin de libérer totalement, la place des Arts des emprises de bus. C'est cette deuxième option qui a été privilégiée. Notamment car la première proposition risquerait de créer une barrière routière entre les façades commerçantes et la place des Arts. Elle impliquerait aussi des quais relativement distants de par et d'autre de la place, rendant plus l'usage et la lecture plus complexe pour les usagers. Enfin, telle que dessinée, la première proposition impliquait des arrêts devant la sortie de l'école des Arts : cette disposition est dangereuse et n'est donc pas souhaitable.
L'ensemble des acteurs interrogés en septembre 2019, (Thonon Agglomération, la Communauté de Communes du Pays d'Evian Vallée d'Abondance, et la Région Auvergne Rhône Alpes pour les cars TER/LEX) ne manifeste pas de contre-indications à **mutualiser leurs quais bus.** Ils travaillent en collaboration pour le réaménagement du PEM de Thonon-les-Bains. Ceci encourage la transformation des transports, -qui fonctionne aujourd'hui comme une agrégation de lignes- vers un véritable réseau multimodal.

A l'issu du workshop mené en septembre 2019, **les enjeux suivants** ont été exprimés :
-Limiter les bus/cars en terminus Place des Arts,
-Équilibrer l'offre de transport entre l'Est et l'Ouest de la Ville. La volonté de gérer la régulation du BHNS à l'Est de la ville a notamment été évoquée. Ceci concerne la régulation technique, et les montées/descentes des passagers.
A cet égard et pour ce qui concerne précisément la présente étude, cela signifierait que **le secteur de place des Arts demeurerait le point de connexion des différentes lignes**. 7 lignes resteraient en terminus sur la Place des Arts ; 9 autres ne feraient que passer par la place des Arts et poursuivraient le parcours.

La Commune de Thonon indique que le positionnement des arrêts est à privilégier vers le sud du Boulevard étant donné la configuration spatiale plus étroite au nord et qu'il est envisageable de déplacer la clôture longeant le groupe scolaire si le besoin se présente. A noter également qu'il convient de ne pas faire passer de bus devant le parvis de l'école des Arts, pour des raisons de sécurité.

La typologie des arrêts reste à confirmer avec l'exploitant et en fonction du niveau de trafic projeté. A ce stade de l'étude, il est recommandé de privilégier, -dans la mesure du possible-, les arrêts sur chaussée pour les lignes en « passage ». Pour les lignes en terminus, il est préférable d'envisager des quais en encoche.
Il convient de porter une attention particulière aux arrêts de bus fréquentés par les **scolaires** (nombreux). En effet, un aménagement sécuritaire et des zones d'attentes suffisamment larges doivent être prévues.

5. Projet de BHNS

La future ligne de Bus à Haut niveau de service viendra remplacer la T71. Aujourd'hui, la T71 offre 45 courses par jour. Les 1ères études relatives au BHNS visaient 84 courses par jour, avant de passer à un objectif de 60 courses par jour.

6. Offre SNCF

La fréquentation des trains est de 2400 voyageurs / jour.
L'évolution future de l'offre a pu être précisée grâce à un entretien avec Mme C. JALICOT, chargée de l'axe TER de Savoie et Haute Savoie (18/09/2019). Ainsi, parmi les emplacements de cars situés devant la gare SNCF, un seul arrêt est aujourd'hui dédié aux TER (sans marquage identifié parmi les arrêts LHISA). Suite à l'arrivée du Léman Express le 15 décembre 2019, une offre routière est toujours proposée, mais moins étoffée qu'auparavant. Il convient donc de maintenir un emplacement pour les cars TER/LEX . Ces cars sont notamment utilisés lors de travaux de maintenance, ou de tout autre événement (rail cassé, coulée de boue etc.) entraînant la suppression des trains. Le positionnement du quai peut être envisagé ailleurs qu'à proximité de la gare SNCF mais sans en être trop éloigné (pas plus de 200M, temps de marche à pied n'excédant pas 5'). Il devra être apposé une signalétique claire, lisible depuis et/ou vers la gare SNCF, être accessible par tous y compris par les personnes en situation de handicap en toute sécurité. Il n'y a pas de contre-indication à grouper cet arrêt avec l'ensemble des autres cars urbains et interurbains. Ces substitutions routières représentent la mise en route de plusieurs véhicules, il faut donc également prévoir une /ou plusieurs zones de régulation à proximité de l'arrêt. Cet emplacement pourrait éventuellement être matérialisé au sol. A noter également que le départ des cars n'est pas nécessairement donné par les agents d'escale, le chauffeur est à même de quitter l'arrêt de façon autonome.

7. Services

Pour faciliter l'usage des différents transports et pour une meilleure intermodalité, il est éventuellement envisagé de créer une **maison de la mobilité** (cf Thonon Agglomération), avec une meilleure visibilité que la boutique de transport actuellement sur la Place des Arts. Des automates pourraient également être installés. Une réflexion peut également être engagée sur la billettique, et sur l'homogénéisation des tarifs.
Le jalonnement piéton, et l'information voyageurs (éventuellement dynamique) seront également primordiaux pour accompagner les usagers.

A noter à titre indicatif, que l'intermodalité est jugée idéale entre les trains et les autres transports en commun, lorsque le temps d'interconnexion n'excède pas les 10-12 minutes.

<table>
<tr><th>Tr. Lacustre</th><th>Bus Urbain</th><th>Bus Interurbain</th><th>Transfrontalier & Régional</th></tr>
<tr><td colspan="4">Thonon Agglomération</td></tr>
<tr><td>CGN</td><td>Réseau But</td><td>SAT</td><td>Glct Transport Public Tranfrontalier</td></tr>
<tr><td>Navette Thonon-les-Bains <> Lausanne
13 AR/j lun-ven</td><td>Lignes A, B, CD, L, H, J, M, N (>>2 CCPEVA), P (>> 1 CCPEVA)</td><td>141, 142,
151, 152, Thonon-Evian</td><td>T 71
↓ Futur</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>BHNS</td></tr>
<tr><td rowspan="6"></td><td rowspan="6"></td><td colspan="2">SNCF</td></tr>
<tr><td>Cars TER</td><td>Projet CEVA Franco-Suisse
CFF, Canton de Genève (Suisses), SNCF (France)</td></tr>
<tr><td>Cars Réguliers :
+ Etudiants</td><td>LEX-CEVA</td></tr>
<tr><td></td><td>TER + TGV + Fret</td></tr>
<tr><td>Com. Com. Pays d'Evian-Val. Abondance
SAT
121 (Châtel) - 122 (Thollon)- 123 (Féternes) - 124 (Bernex)- 131 (Evian)</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>Com. Com.du Haut-Chablais
(pas de compétence transport >> Région)
SAT
91 Thonon / Morzine, 111 Bellevaux / Thonon</td></tr>
</table>

INTERMODALITÉ HORAIRE IDÉALE Train - TC =10-12 minutes

Seule la **ligne A** passe par la Place des Arts
- Autres lignes = Départ/Terminus

= RESEAU en étoile
>> Concentration des équipements et services + bonne liaison au centre-ville MAIS
Régulations parasites
Grande emprise routière non qualitative
surcoûts d'exploitation/ réseau diamétral

Arrêt de bus

Ligne forte : A

Autres lignes BUT (étoile)

Problème de régulation sur la Place des Arts

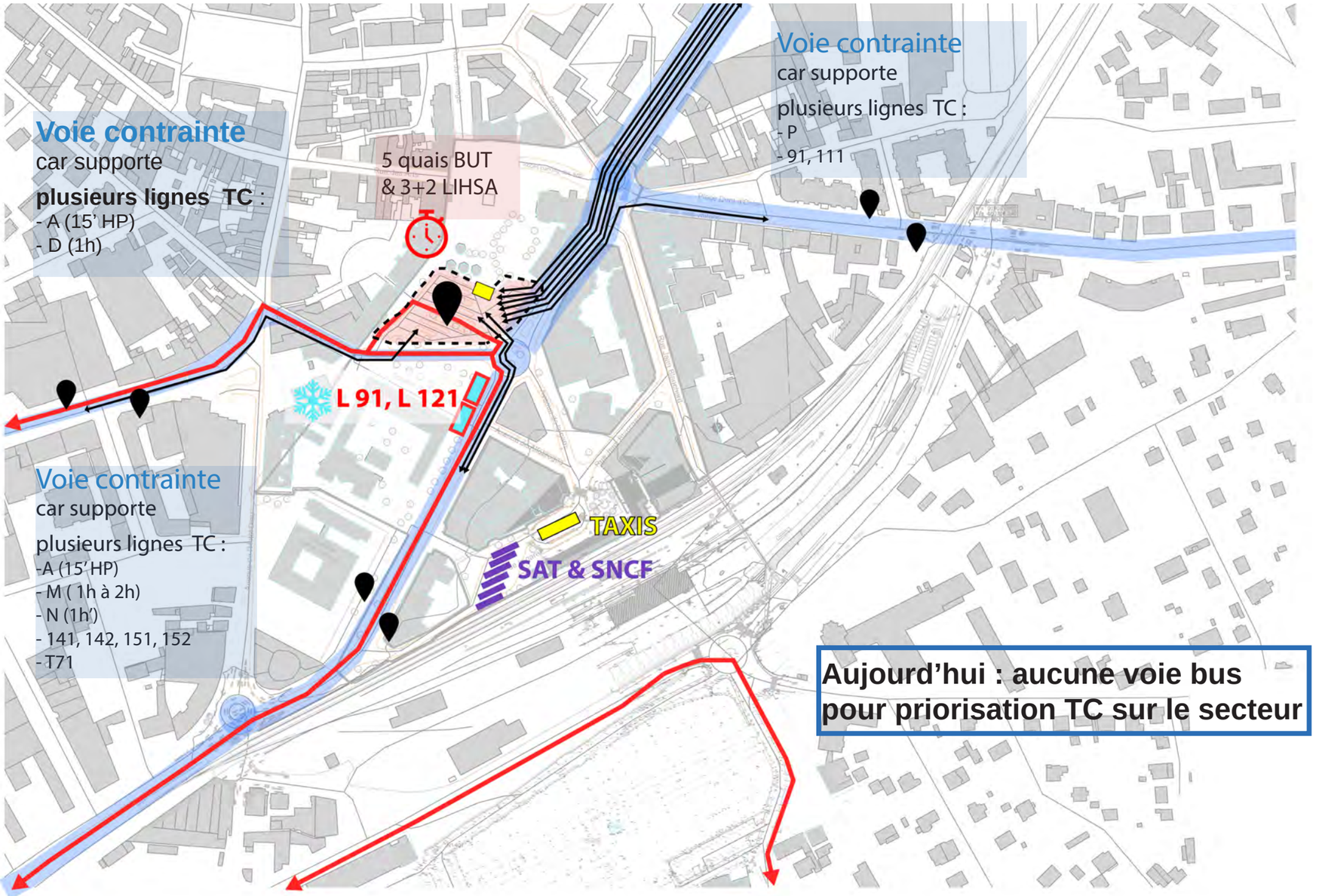
Saturation de la gare routière

au niveau des **quais SAT** entre **7h et 8h** et entre **17h et 18h** avec les arrivées et départs d'une **20aine de cars scolaires**

• entre **7h40 et 7h45, 11 cars** en même temps sur le site sur **16 emplacements,** sans les cars scolaires de SAT

• **Hiver** >> forte augmentation cars >> Pic des lignes **91 et 111** qui desservent les stations de ski
• connexions avec les services TGV
• nombre de cars fonction du volume de voyageurs annoncés par la SNCF
• Gare SNCF déjà saturée en hiver >> Emplacement de 25m mobilisés 5we/an

• **Cars TER :** Vendredi 18h45-19h45 plus dimensionnant (6 cars)



3. MOBILITE

ETUDES PREALABLES: synthèse

Deux études sur le fonctionnement de la gare routière du PEM ont été menées préalablement à la présente étude:

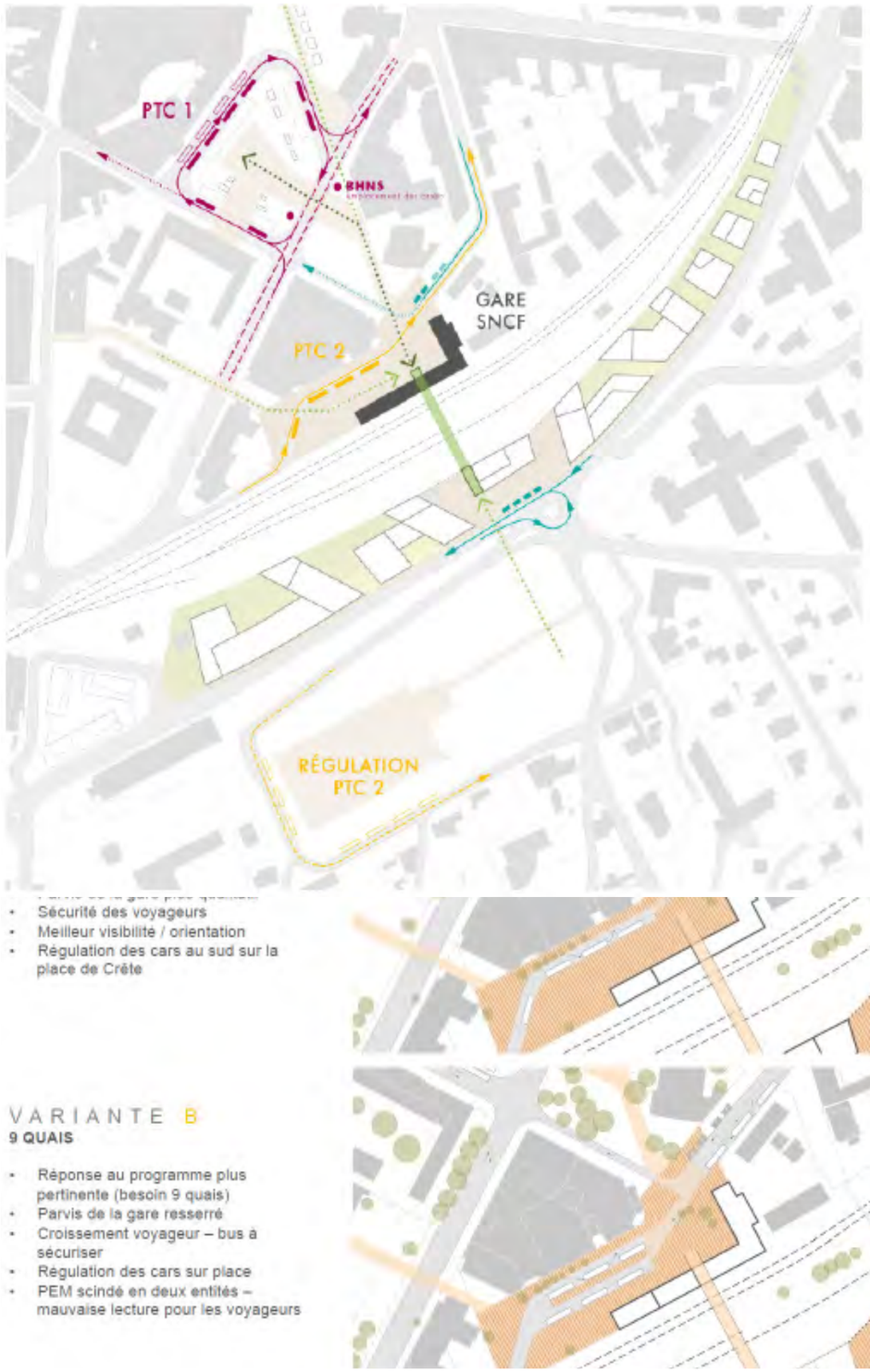
- Etude de programmation de l'aménagement du pôle gare, finalisée en 2014 par le groupement Egis/Atelier Villes et Paysages,

- Evaluation de la valeur du projet de THNS et de son intégration dans le centre d'échanges de la Place des Arts, finalisé en Janvier 2018 par le groupement TTK.

Dans le premier cas, le scénario retenu est la reconfiguration d'une gare routière sur la Place des Arts avec la conservation de quais de bus sur le parvis de la gare.
Dans le second cas, l'étude conclut sur une orientation d'un regroupement des quais **sur** le Boulevard du canal permettant une meilleure piétonnisation de la Place des Arts, une meilleure lisibilité pour l'usager ainsi qu'une végétalisation optimale de la Place.

La présente étude est menée conjointement à une étude Mobilité par Thonon Agglomération dont les conclusions seront portées à connaissance pour optimisation et mutualisation des quais de la gare routière.

Le projet s'oriente dans la direction de l'étude TTK 2018 visant à grouper et positionner les quais de la gare routière autour du Boulevard du canal, permettant à la fois la desserte efficace de la gare SNCF mais également du centre ville de Thonon Les Bains et ses équipements majeurs.



Extrait de l'étude de programmation de l'aménagement du pôle gare, 2014

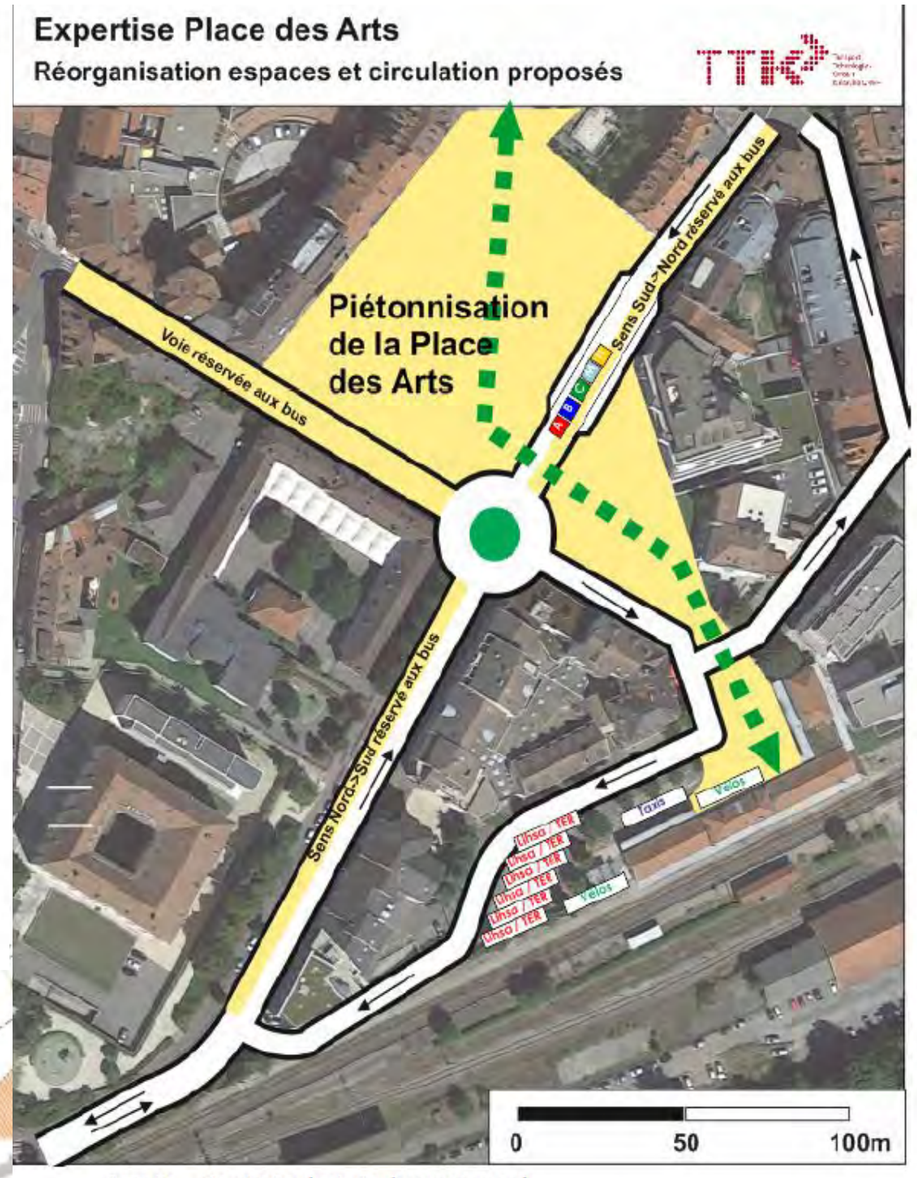


Figure 16 : Ebauche de scénario d'aménagement proposé

Extrait de l'Evaluation de la valeur du projet de THNS et de son intégration dans le centre d'échanges de la Place des Arts, 2018

L'ensemble des acteurs interrogés en septembre 2019 (Thonon Agglomération, la Communauté de Communes du Pays d'Evian Vallée d'Abondance, et la Région Auvergne Rhône Alpes pour les cars TER/LEX) ne manifeste pas de contre-indications à mutualiser leurs quais bus. Ils travaillent en collaboration pour le réaménagement du PEM de Thonon-les-Bains.

Regroupement des quais bus sur le boulevard du Canal

Lignes relatives à **Thonon Agglomération** :
>> 3 quais pour les lignes en terminus =
- 1 quai L 151 (>>12 m),
- 1 quai L141 (>>12 m),
- 1 quai L7, 8, 91, 111 , 142 (>>25m)Concernent les bus en terminus sur la place des Arts.

>> 1 quai Multiligne pour les lignes de passage
- Pour 2022 : Un linéaire de 60m par sens (pour accueillir 3 véhicules en même temps + le BHNS* en passage),
- Pour 2035 : Un linéaire de 72m par sens (pour accueillir 4 véhicules en même temps + le BNHS).

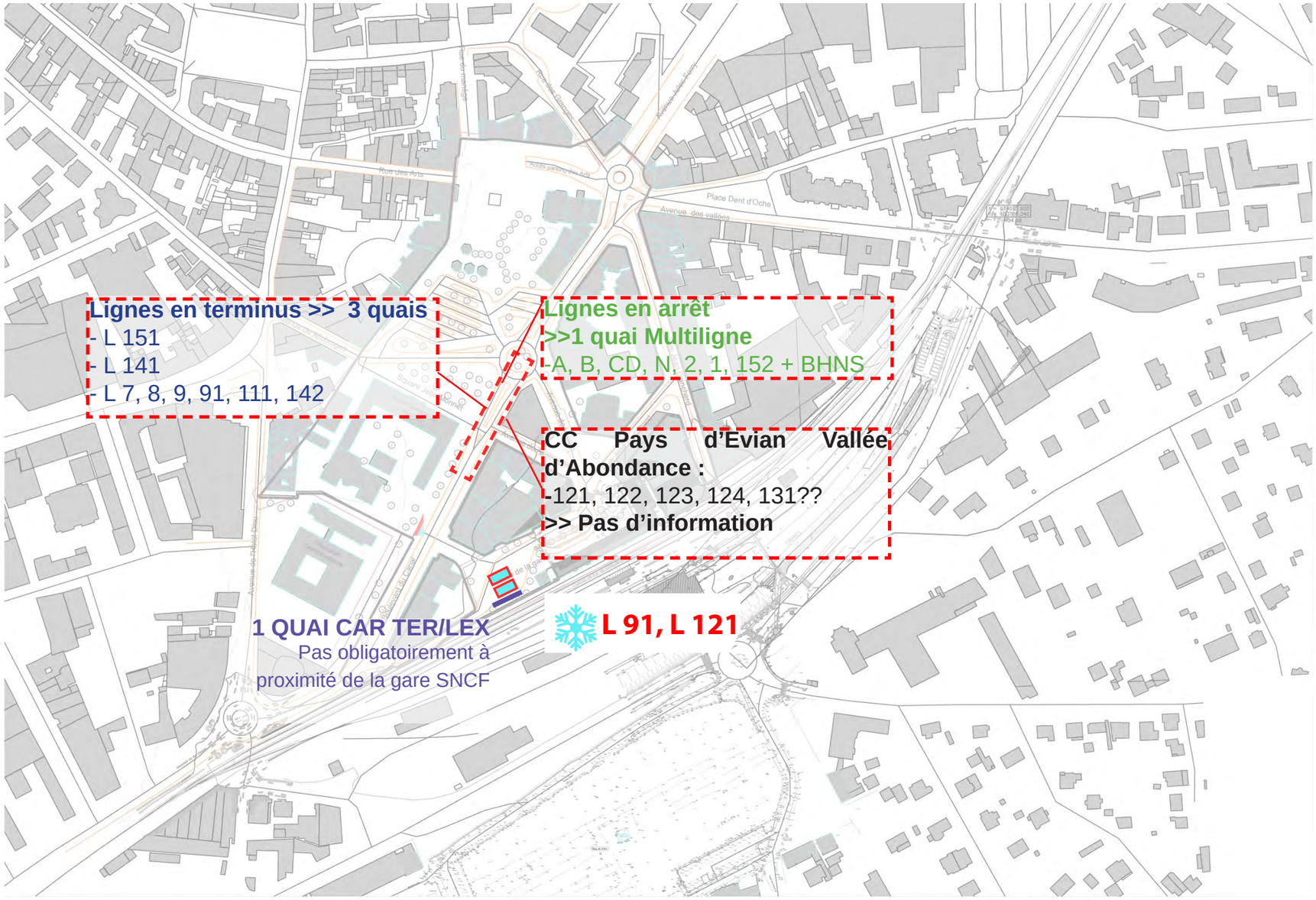
**Terminus du BHNS plus à l'Est à Vongy.*

Lignes relatives à **la CC Pays d'Evian Vallée d'Abondance** : -121, 122, 123, 124, 131??
>> Pas d'information

En plus :

- 2 quais pour les pics hivernaux >>24 m (mutualisable avec d'autres quais) Préférable au droit de la gare pour l'ouverture des soutes
- **1 quai cars TER** en cas de travaux de maintenance ou autre), demande de régulation (à mutualiser sur l'emprise régulation des autres lignes)
- les cars scolaires (occasionnels)

>> l'ensemble de ces fonctions peuvent être réunies sur un quai commun de 24m ??

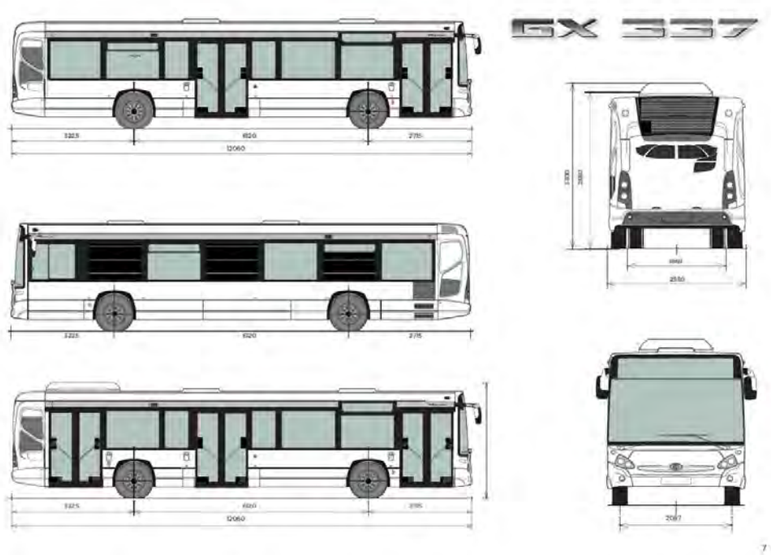


3. MOBLITE

TRANSPORTS EN COMMUN:
Typologie du matériel roulant

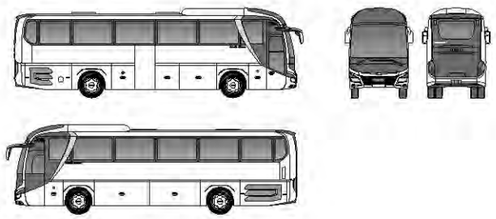
GABARIT DES VÉHICULES :

- Bus urbains : 12m de long (envisager la possibilité d'avoir quelques bus de 18m dans le futur, sur les horaires avec surcharge)
- Cars : 12m à 13,5m à 13,5m de long



GX 337

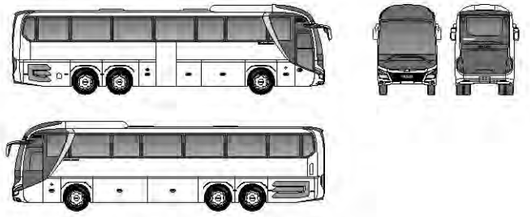
Lion's Coach:



Vehicle dimensions

Length	12,101 mm	Wheelbase	6,060 mm
Width	2,550 mm	Turning circle	20,880 mm
Overall height	3,870 mm		

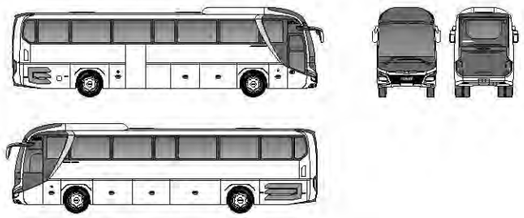
Lion's Coach C (three axles):



Vehicle dimensions

Length	13,361 mm	Front wheelbase	6,060 mm
Width	2,550 mm	Rear wheelbase	1,470 mm
Overall height	3,870 mm	Turning circle	20,960 mm

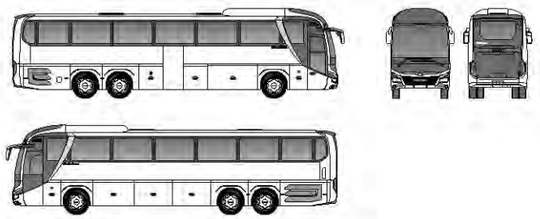
Lion's Coach C (two axles):



Vehicle dimensions

Length	13,091 mm	Wheelbase	7,050 mm
Width	2,550 mm	Turning circle	23,400 mm
Overall height	3,870 mm		

Lion's Coach L:



Vehicle dimensions

Length	13,901 mm	Front wheelbase	6,600 mm
Width	2,550 mm	Rear wheelbase	1,470 mm
Overall height	3,870 mm	Turning circle	22,256 mm

Lion's coach 12m, 13,091m, 13,361m, 13,901m

1. Diagnostic actuel

En plus de porter plusieurs lignes TC et une piste cyclable (2 pistes souhaitées à l'horizon du projet), le boulevard du canal se charge d'un trafic relativement important aux heures de pointe avec 450 à 550 véhicules par sens[1].

Sur son parcours, le choix du **giratoire** pour le carrefour -Place des Arts-Avenue de la gare-, est à requestionner. Ce n'est pas forcément le système le plus pertinent pour la circulation générale (dont les bus) ; et encore moins pour les traversées piétonnes. L'aménagement est conçu pour permettre des traversées piétonnes par les passage sous-terrain ; hors les comptages (2012) montrent qu'elles se font majoritairement en surface. De plus, la géométrie du giratoire coupe la continuité visuelle et physique entre la gare et la place des Arts. (A noter que dans le cadre d'une éventuelle modification du carrefour, des comptages directionnels seront à effectuer pour la phase AVP).

En termes de **réorganisation des circulations** sur le secteur, le **PLU de 2016[2] préconisait** de :
- Fermer la rue des Allobroges à la circulation (sauf TC)
- Pacifier le Boulevard du Canal (désigné comme axe majeur de circulation de contournement de l'hypercentre)
- Reporter le trafic sur le chemin de Ronde, qui est aujourd'hui une voie de liaison interquartier, qui longe la Place de Crête et le futur projet sur le foncier SCNF.

La MOA avait par ailleurs indiqué lors d'une première réunion (19/07/2019), que le boulevard du canal accueillait peu de flux en transit, mais des flux en direction du centre-ville. (Cette affirmation relève bien d'observation du terrain et d'une connaissance des usages, et non d'étude quantitative).

Au vu de l'ensemble des fonctions (cf. paragraphe 3) à restituer sur le boulevard du canal, -exprimées depuis cette première réunion du 19/07-, le maintien de la circulation générale double sens sur le boulevard du canal reste à questionner collectivement.

Le **centre-ville demeure un pôle d'attraction automobile**.
A ce titre le jalonnement peut jouer un rôle important dans la répartition des flux en direction du centre-ville : ainsi la MOA exprime la volonté de ne jalonner qu'un seul et unique itinéraire par parking.

Par ailleurs, il faut noter que le trafic du secteur est gêné par les **passages à niveaux** avec en moyenne 1h46 de fermeture par jour. De ce fait, un pr**ojet de franchissement sous-terrain** est prévu au nord de l'avenue Clos Banderet.

Enfin, le giratoire **Place de Crête** va être remplacé par un carrefour à feux, notamment pour gérer le futur afflux piéton en lien avec la nouvelle passerelle du la gare.

2. Génération de trafic à venir

Pour imaginer la transformation de la Place des Arts, de la voirie, et de la circulation[3] à long terme, il convient de prendre en compte les évolutions socio-économiques de la ville ; ainsi que les **futurs projets urbains** des alentours, susceptibles de générer du trafic, et/ou de modifier le plan de circulation.

A noter ainsi :
- **Le projet Dessaix à horizon 2023 qui prévoit :**
  - 358 logements dont 25% de logements aidés classiques ou intergénérationnels
  - Une résidence séniors de 68 appartements
  - Un hôtel 3* supérieur ou 4* de 68 chambres
  - Près de 6000 m² de commerces et services
  - 400 m² de bureaux
  - 2 niveaux de stationnement souterrains dont une partie dédiée auxusagers des commerces, de nombreux stationnements vélos
  - Un grand parc central de près de 4000 m² ouvert au public

A titre indicatif, une étude réalisée par Egis en 2012 estimait 210 véhicules émis, et attirés à l'heure de pointe du soir dû à ce projet.

- **Le quartier de la gare,** avec notamment un projet de construction sur le foncier SNCF au sud des voies ferrées. Le programme du projet immobilier n'étant pas connu à ce jour, il ne permet pas d'estimer le trafic généré.

Il serait préférable d'éviter les multiplications de sorties de parking sur le chemin de Ronde, pour ne pas gêner la circulation. Ainsi, il est envisageable de ne créer qu'un unique accès aux parkings privés, via le parking public du P+R.

1 Comptages 03/2018 : HP = 10% trafic journalier

2 Source : Dossier de concertation Passerelle en gare de Thonon-les-Bains, Octobre 2016

3 Pour dimensionner les futurs aménagements de voirie, des comptages routiers directionnels récents (2019-2020) seront nécessaires.

3. Futur PEM

Il a été proposé de fermer l'avenue des Allobroges pour l'aménagement du PEM, sur la portion entre le boulevard du canal et la gare ferroviaire. Ceci afin de disposer davantage d'espace piéton. Il conviendra de concerver des accès limités pour la livraison des commerces et restaurants en Rez-de-chaussée.

Comme exprimé lors du workshop de septembre 2019, **le programme suivant sur le boulevard du canal est investigué somme suit:**
- une voie de circulation générale par sens,
- des bandes cyclables dans les 2 sens,
- des quais bus et voies dédiées*,
- 2 trottoirs.

**avec notamment un emplacement bus pour les pics hivernaux + cars de sorties scolaires + cars TER occasionnels.*

Toutes ces fonctions ne peuvent tenir dans l'emprise actuelle de 17,40m de large environ.

Ainsi plusieurs hypothèses sont possibles et devront être arbitrées collectivement :

- coupure de la circulation générale dans les 2 sens sur le boulevard du Canal, avec restitution de l'ensemble des fonctions centralisées sur le BD,

- coupure de la circulation générale dans 1 sens sur le boulevard du Canal, avec restitution de l'ensemble des fonctions centralisées sur le BD,

- conservation de la circulation générale dans les 2 sens sur le boulevard du Canal.

A noter que :

- dans le cadre de la réorganisation des circulations et le réaménagement éventuel des carrefours du périmètre d'étude, les giratoires [boulevard du Canal-Place des Art] et [boulevard du Canal-Boulevard Georges Andrier] doivent être étudiés ensemble. Notamment ce dernier giratoire est généralement bloqué aux heures de pointes, en partie à cause des remontées de file depuis le passage à niveau.

- la fermeture de la circulation générale sur le Boulevard du canal (partielle ou totale), entraineraît un **report de flux sur le Chemin de Ronde**.
Dans ce cas, la réalisation ou non du **franchissement sous-terrain de la voie ferrée** au Nord du Chemin de la Liberté (cf. page suivante) est un élément de décision important qui devra être précisé.

- pour la fermeture partielle de la circulation générale dans un sens uniquement, il serait utile de disposer de données de comptages VL plus précises. En effet, les derniers comptages sont des comptages journaliers. Le trafic aux heures de pointes a été estimé à 10% du trafic journalier. Cependant, ceci ne permet pas de déceler s'il une pendularité est fortement marquée dans un sens, à l'heure de pointe du matin ou du soir.
L' étude récente de TTK/Ville de Thonon-les-Bains (2018) préconise une voie bus Nord>Sud sur la portion au sud de l'avenue des Allobroges (VL en Sud>Nord), et une voie bus Sud>Nordd sur la portion au nord de l'avenue des Allobroges (VL en Nord>Sud)

- En fonction du choix relatif à l'affectation des voies et de l'emprise de l'espace public disponible, il est envisageable de mettre en place des voies mixte bus+vélo.

Préconisations du PLU *(Source : Dossier de concertation Passerelle en gare de Thonon-les-Bains, Octobre 2016)*

- Fermer la rue des Allobroges à la circulation (sauf TC)
- Voies à pacifier : Boulevard du Canal

>> Préconisation à requestionner en COTECH, au vu du programme souhaité sur le boulevard du Canal

Mais désigné comme axe majeur de circulation de **contournement de l'hypercentre** ==> conserver cette fonction ??
- Reporter le trafic sur le chemin de Ronde >> Faisabilité ? **(Accès ?)**

CARREFOURS PROBLÉMATIQUE (HP)

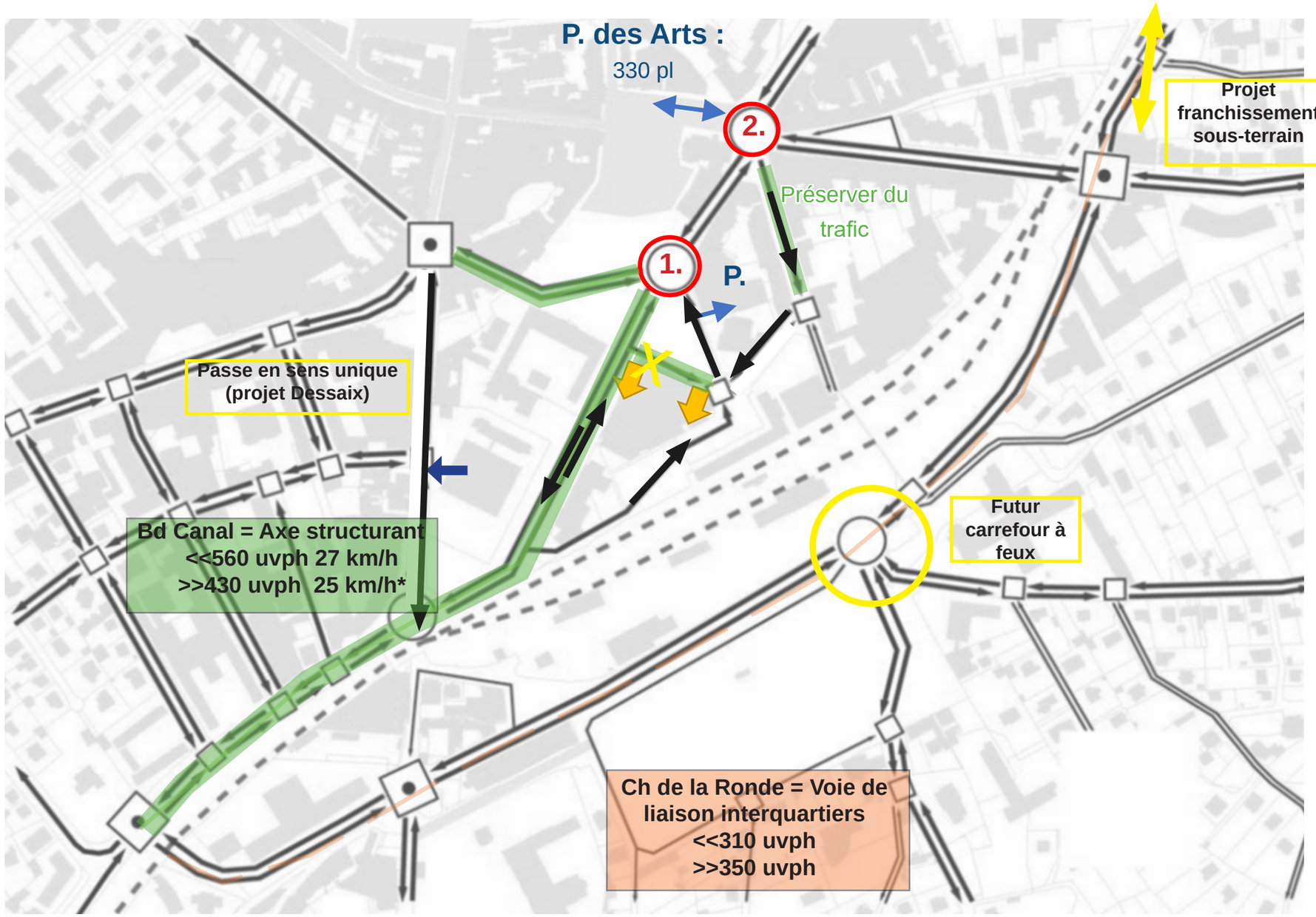
1. Par sa géométrie

2. Dû au passage à niveau

Parking des Arts :
Accès compliqué en hp

Parking du cinéma France
Maintenir accès si le sens de circulation est modifié

Futur PEM : fermer la rue à la circulation mais permettre les livraisons ??



Comptages 03/2018 : HP = 10% trafic j
***Diag Egis : Comptages réalisés entre Octobre 2008 et Juillet 2011, après réalisation du Contournement routier par la RD 1005 en Juillet 2008*

Futur P+R gare

= 574 places destinées prioritairement aux usagers du **train (260 places)** + offre complémentaire pour usagers du centre-ville+ Offre parking covoiturage

Ainsi, la future offre de stationnement sera renforcée (considérer tout de même la suppression de 390 places de surface sur le quartier Dessaix). Il est donc envisageable de supprimer du stationnement existant en surface. Notamment sur le boulevard du Canal, pour avoir plus de liberté quant au partage de l'espace, au profit des modes doux et des bus. En effet, la suppression des places sur le boulevard du canal est peu significative par rapport à l'offre globale du secteur.

// **Potentiel de 83 places à libérer en surfaces**

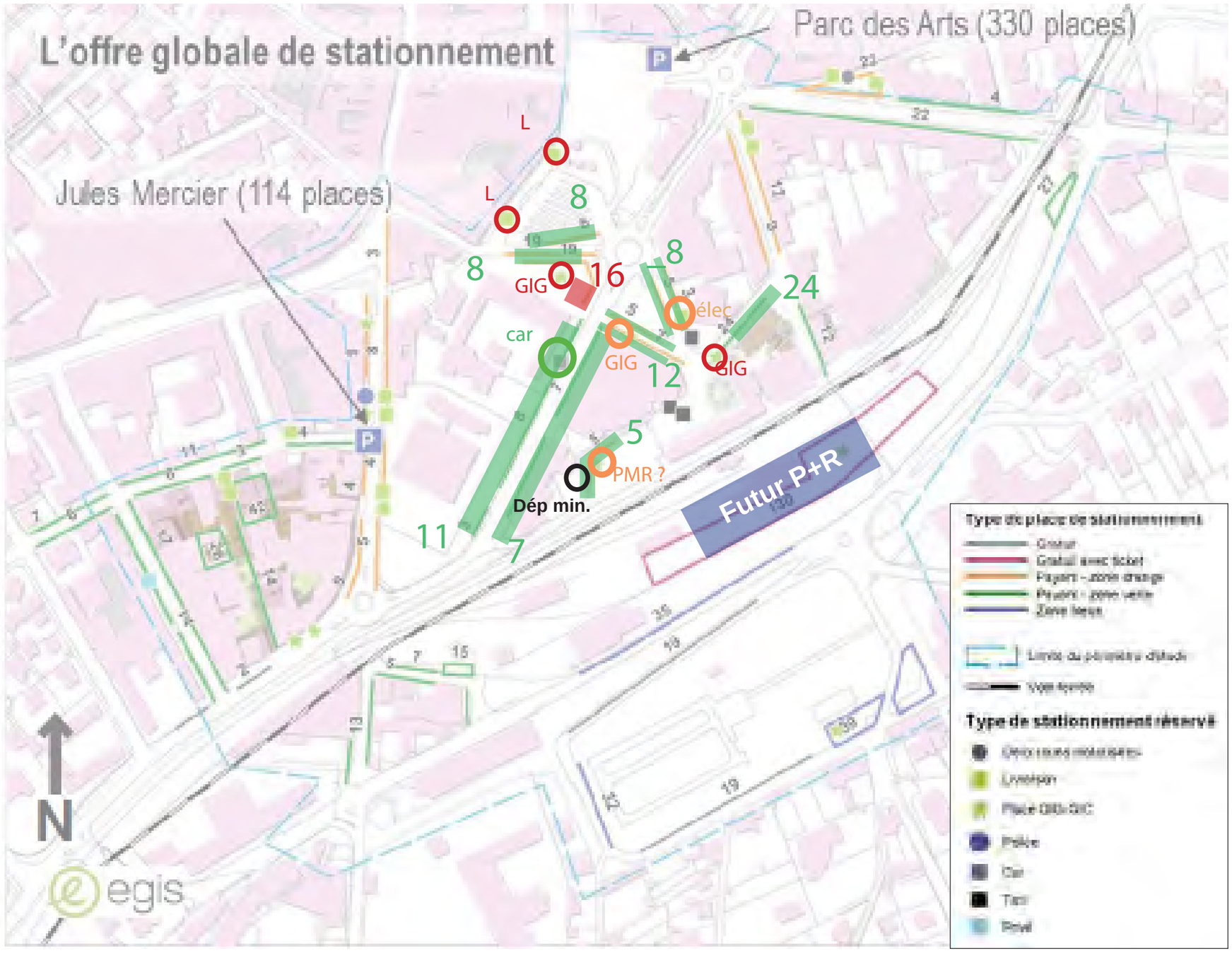
// 2 places de **recharges électriques** à conserver mais déplaçables

// 3 **GIG-GIC** à maintenir (ou replacer)

//16 places à maintenir devant **l'école + Dépose-minute**
(Attention, aujourd'hui le parking devant l'école ne sert pas aux parents d'élèves ==> mieux organiser le dépose-minute et/ou réserver clairement l'usage)

// **Places PMR** x4 aujourd'hui >> conserver un dépose-minute devant la gare sans stationnement possible

//Accès P sous-terrain
- Parkings des Arts
- Parking Cinéma le France
- P Jules Mercier



3. MOBLITE

SYNTHESE: LES MODES ACTIFS AU COEUR DE LA CONCEPTION DU FUTUR POLE D'ECHANGE MULTIMODAL

La création du futur pôle d'échange multimodal de Thonon-les-Bains, s'opère via le réaménagement du parvis de la gare ferroviaire et de la Place des Arts. Ainsi, pour garantir la qualité de l'espace public, et la bonne lisibilité des services offerts, la conception du PEM doit être abordée depuis le **prisme du piéton, et des autres modes actifs.** Ceci afin de répondre au mieux aux attentes des voyageurs, en s'adaptant aux usages observés sur cet espace public.

1. Cycles

Il existe aujourd'hui une consigne vélo au droit du bâtiment voyageur de la gare. Elle fonctionne avec un abonnement de 35€/an (abonnement hébergé sur la carte OùRA). Son positionnement actuel ne pose pas de contrainte notable. La consigne collective à vélo a une capacité de 48 places, 13 places sont réservées. Le taux d'occupation est de 27% (données à mai 2019). Avec le Léman Express, il est fort probable que la demande augmente, il faudrait donc augmenter la capacité de la consigne vélo. L'expérience d'autres ville plus développées sur le sujet tend à confirmer cette préconisation. En parallèle, la consigne à vélo du Parking Effia va compléter et renforcer cette offre.

2. Piétons & Accessibilité

La gare de Thonon-les-Bains est **très bien située**, à moins de 10 minutes à pied du centre-ville piétonnisé. De plus, les 2 nœuds de la gare actuelle (gare ferroviaire et gare routière de la place des Arts) sont distantes de moins de 160m, soit 2 minutes à pieds. Cependant cette proximité est difficilement perceptible par l'usager. La lisibilité et la continuité entre ces espaces ne sont absolument pas claires.

Plusieurs éléments contribuent à complexifier la compréhension de ce pôle :

- Aucune perspective visuelle n'est offerte entre la gare ferroviaire et la place des Arts. Aucun traitement du sol ou de l'espace ne permet de guider l'usager entre ces 2 espaces. Les liaisons piétonnes ne sont pas agréables et instinctives.

- De la même façon, l'itinéraire est dominé par des éléments à connotations routières : places de stationnement, ilots pour délimiter les espaces (dont le plateau de taxi par exemple).

- Le **giratoire** entre la place des Arts, l'avenue de la Gare et le boulevard du Canal, est un obstacle notable. Il rompt la continuité visuelle du fait de son massif d'arbres. Il rompt également la continuité physique en obligeant les piétons à descendre via le passage enterré. Dans les faits, ce passage est très peu emprunté.
Les traversées piétonnes en pourtour du giratoire imposent des détours aux piétons. De plus, leur tracé est parfois peu sécuritaire puisqu'une d'entre elle débouche directement sur l'entrée d'un quai bus (boulevard du canal Nord-Est)

- Outre l'aménagement de l'espace, **l'organisation fonctionnelle porte aussi à confusion.**
Les bus et cars sont éclatés sur des espaces différents. Les guichets de vente de tickets sont difficilement identifiables en rez de chaussée d'un bâtiment. L'affichage pour les informations sur les trajets et correspondances intermodales est quasiment inexistant.

Plusieurs leviers peuvent cependant être identifiés :

- **La nouvelle passerelle entre la Place de Crête et le bâtiment voyageur** marque un axe piéton fort qui appelle à être étiré jusqu'à la Place des Arts Les comptages et les projections futures permettent d'estimer une fréquentation future de l'ordre de 7000 passages par jours en 2020, et de 8500 en 2030 (tous sens confondus).

- **Le passage place des Anciens Combattants d'AFN** a été identifié pour pouvoir relier directement le parvis de la gare au boulevard du Canal. Cette parcelle appartient totalement à la commune[1] : une intervention y est donc possible.

- Il est projeté de réaliser un **mail piéton depuis la Place des Arts jusqu'à la rue de l'Hôtel Dieu**, en longeant l'École des Arts et le Tribunal de Grande Instance au Nord,

- La possibilité de mettre en place un **affichage dynamique** pour informer des départs/arrivées de bus et trains a été évoquée et approuvée par les partenaires et MOA Ville de Thonon-les-Bains, Thonon Agglomération, la SNCF.

1 *Par un acte de vente du 29 mai 2000 entre l'OPHLM et la Commune de Thonon-les-Bains, la Commune a acquis la parcelle section M n° 86 et le volume 2 sis sur la parcelle section M n°32.

3. MOBLITE
MODES ACTIFS: LES CYCLES

La réflexion sur le réseau cyclable doit être menée à une échelle plus large que le secteur de la gare, afin d'apporter une continuité et une cohérence sur l'ensemble de la ville de Thonon-les-Bains. En parallèle, une attention particulière doit être porté sur l'accessibilité à la gare et aux services offert dans le secteur du PEM : réseau cyclable, consignes vélo,...

//A noter la volonté de la MOA et des différents partenaires, de mettre en place des **pistes cyclables** (dans les 2 sens)sur le **Boulevard du Canal.**

//Une **voie mode doux** (praticable pour l'accès pompier également) sera éventuellement réalisée au **sud des voies ferrées** dans le cadre du projet sur le foncier SNCF (projet à confirmer).

BOULEVARD CARNOT

Voie VL sens unique : Pas de tracé cyclable mais dble sens cyclable autorisé >> Voirie contrainte : étroite avec stationnement

AVENUE DES ALLOBROGES

Aucun tracé cyclable

>> Voirie contrainte (env. 5,5m de large) MAIS vitesse véhicules faible (env. 20 kmh)

PLACE DES ARTS

Aucun tracé cyclable

>> Mise en place piste dbe sens cyclable possible si suppression stationnement voie Ouest>Est = 8 places

MAIS! pas de continuité de la piste possible au Nord vers Place Jules Mercier

AVENUE DU GÉNÉRAL DE GAULLE

>> Voirie large = env 6m + stationnement longitudinal 2 sens (commerces +livraison) ==> mise en place possible

BOULEVARD DU CANAL

Sens Ouest>Est inexistant

>> Mise en place bande cyclable souhaitée

Possible si suppression stationnement = 11 places

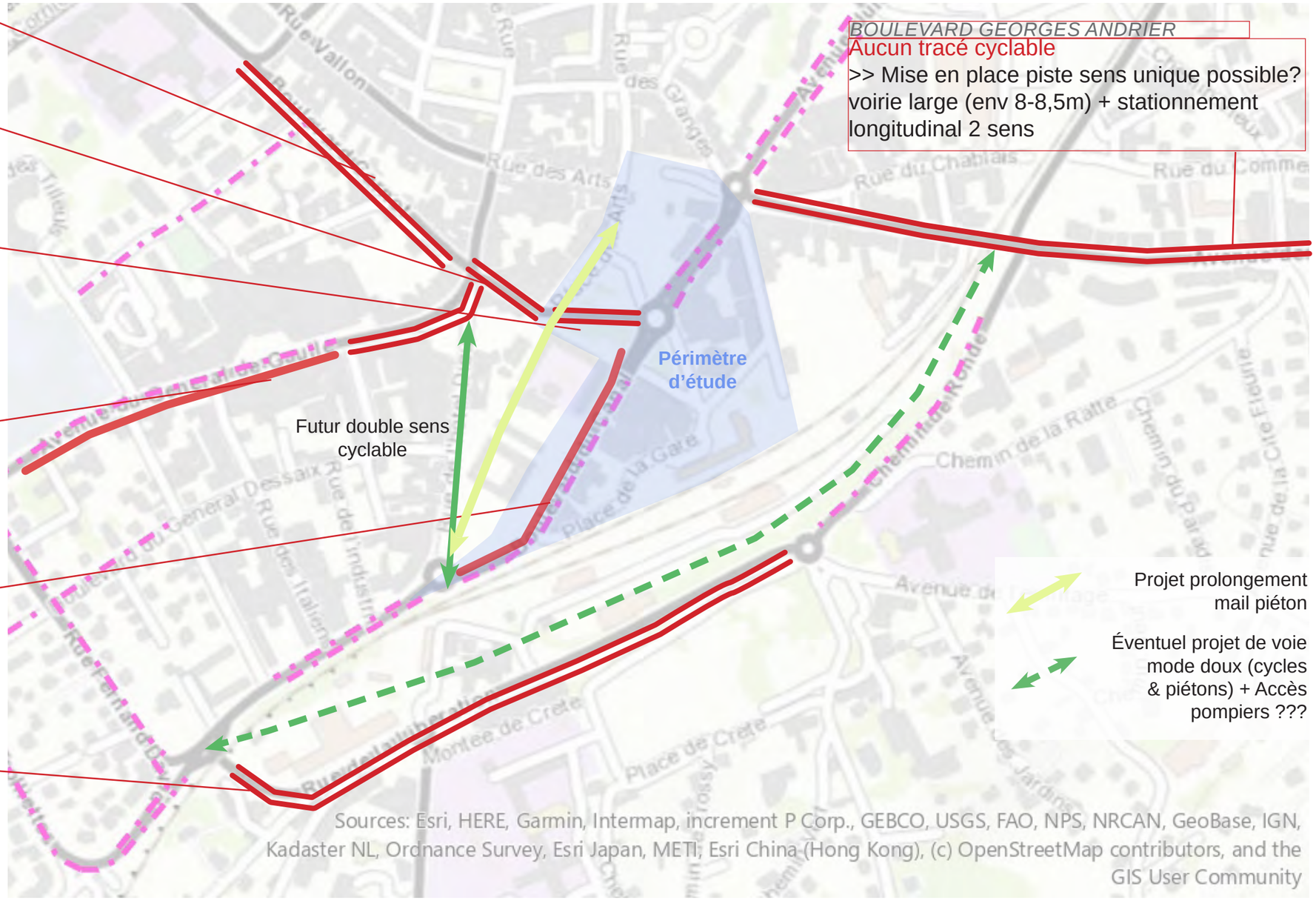
CHEMIN DE RONDE

Aucun tracé cyclable

>> Mise en place piste dbe sens cyclable possible si suppression stationnement voie Est>Ouest = 60aine de places

Réflexion en cours : piste unilatérale sur chaussée dans le sens montant vers Place de Crète

Attention! étudier insertion vélo aux carrefours



3. MOBLITE

SYNTHESE: LES MODES ACTIFS AU COEUR DE LA CONCEPTION DU FUTUR POLE D'ECHANGE MULTIMODAL

Potentiel qualitatif >>
Mettre en valeur

Espace peu qualitatif et peu engageant

Cheminement piéton existant

Cheminement piéton à renforcer/valoriser ?

Projet prolongement mail piéton

Projet de voie mode doux (cycles & piétons) + Accès pompiers ???

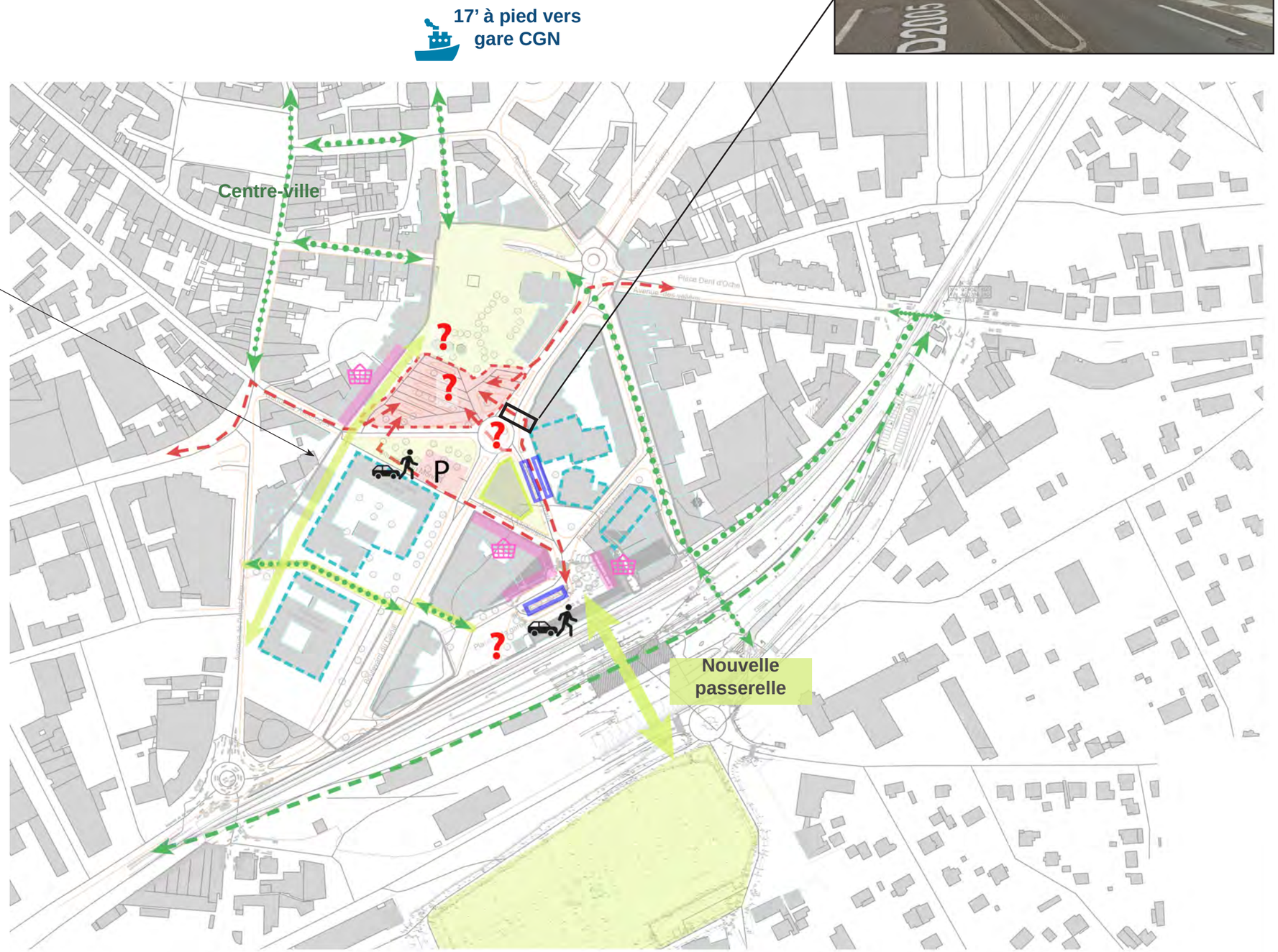
Mauvaise liaison piétonne et manque de lisibilité

? Elements porteurs de confusion : multiplicité des gares routières, des itinéraires, des points de vente + manque de lisibilité

Places de Stationnement génante

Dépose-minute à maintenir sans stationnement

Rez-de-chaussée commercial à requalifier



4. PARTI GENERAL D'AMENAGEMENT

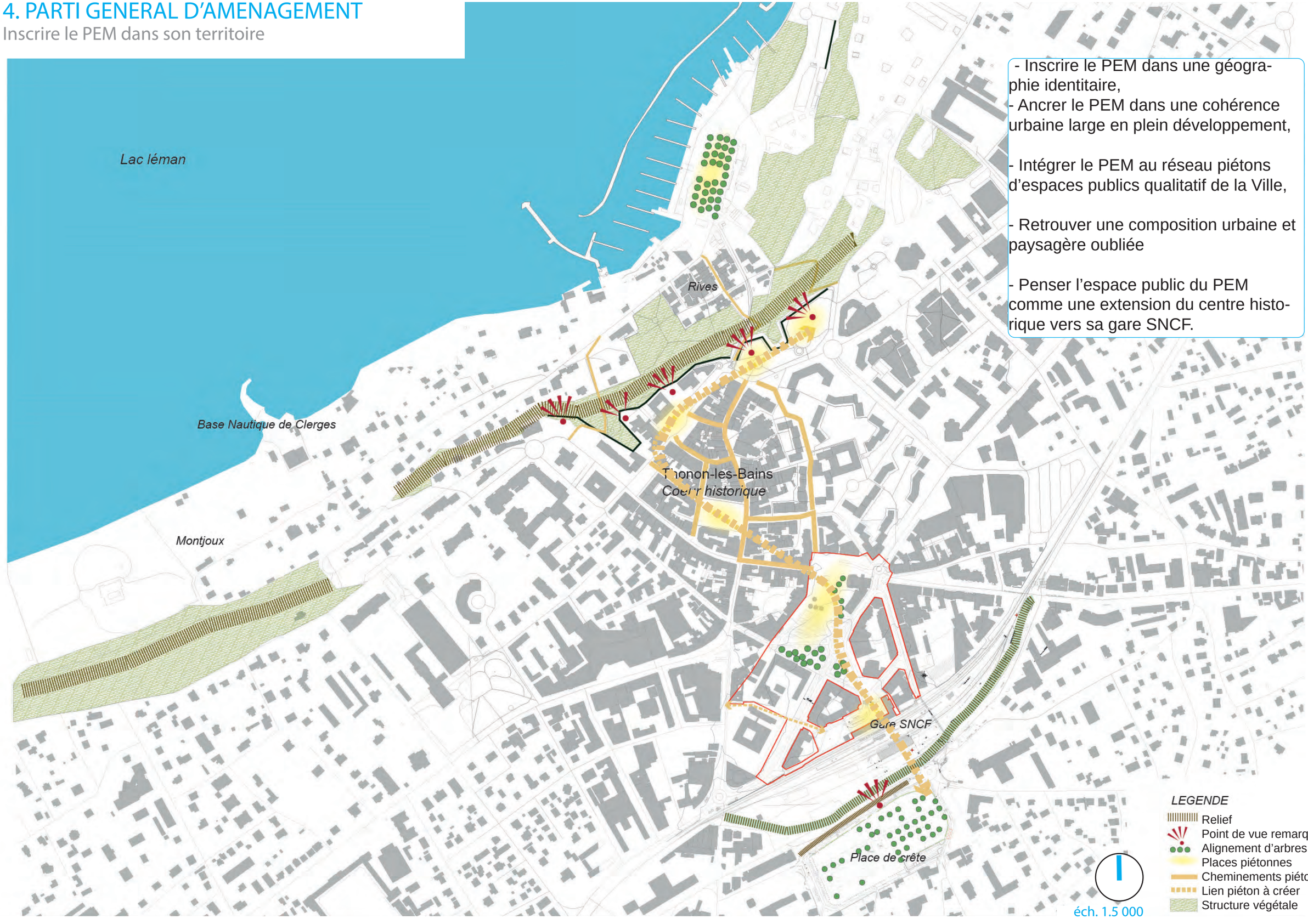
Inscrire le PEM dans son territoire

- Inscrire le PEM dans une géographie identitaire,
- Ancrer le PEM dans une cohérence urbaine large en plein développement,

- Intégrer le PEM au réseau piétons d'espaces publics qualitatif de la Ville,

- Retrouver une composition urbaine et paysagère oubliée

- Penser l'espace public du PEM comme une extension du centre historique vers sa gare SNCF.



4. PARTI GENERAL D'AMENAGEMENT

Clarifier le parcours piéton en requalifiant la gare routière existante

+ LIER LE RESEAU PIETON DU COEUR HISTORIQUE JUSQU'A LA GARE SNCF,

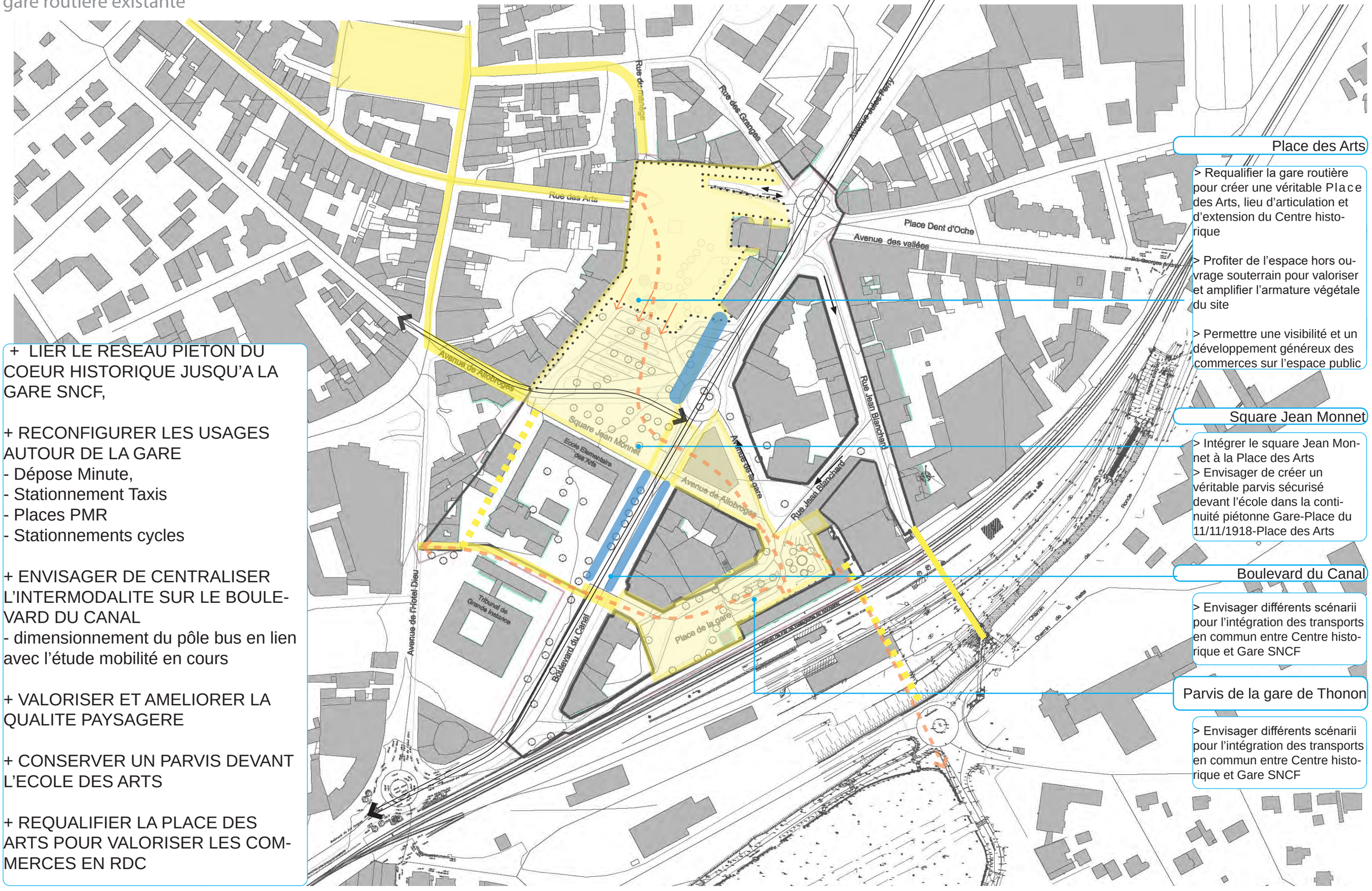
+ RECONFIGURER LES USAGES AUTOUR DE LA GARE
- Dépose Minute,
- Stationnement Taxis
- Places PMR
- Stationnements cycles

+ ENVISAGER DE CENTRALISER L'INTERMODALITE SUR LE BOULEVARD DU CANAL
- dimensionnement du pôle bus en lien avec l'étude mobilité en cours

+ VALORISER ET AMELIORER LA QUALITE PAYSAGERE

+ CONSERVER UN PARVIS DEVANT L'ECOLE DES ARTS

+ REQUALIFIER LA PLACE DES ARTS POUR VALORISER LES COMMERCES EN RDC



Place des Arts

> Requalifier la gare routière pour créer une véritable Place des Arts, lieu d'articulation et d'extension du Centre historique

> Profiter de l'espace hors ouvrage souterrain pour valoriser et amplifier l'armature végétale du site

> Permettre une visibilité et un développement généreux des commerces sur l'espace public

Square Jean Monnet

> Intégrer le square Jean Monnet à la Place des Arts
> Envisager de créer un véritable parvis sécurisé devant l'école dans la continuité piétonne Gare-Place du 11/11/1918-Place des Arts

Boulevard du Canal

> Envisager différents scénarii pour l'intégration des transports en commun entre Centre historique et Gare SNCF

Parvis de la gare de Thonon

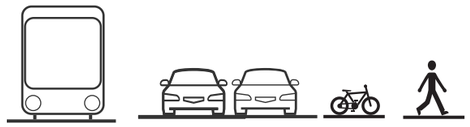
> Envisager différents scénarii pour l'intégration des transports en commun entre Centre historique et Gare SNCF

4. PARTI GENERAL D'AMENAGEMENT

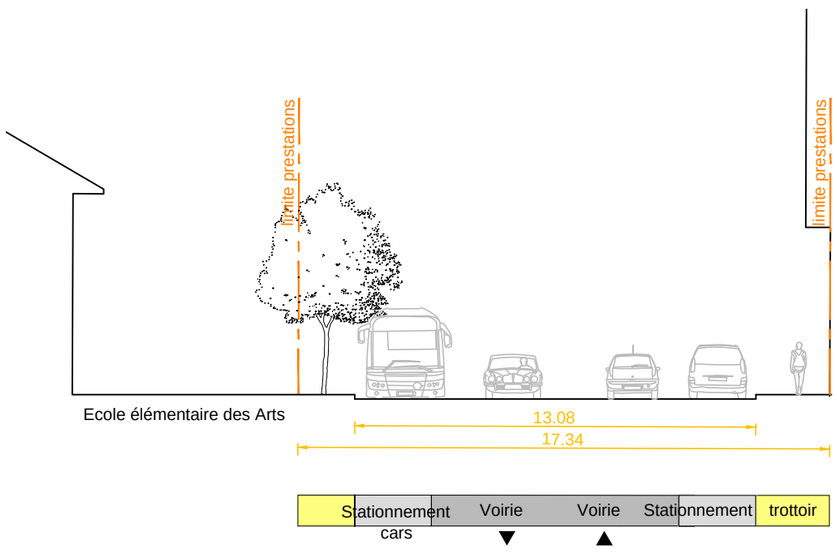
Envisager la requalification du Bd du Canal

Les fonctions à insérer sur le Boulevard du Canal sont questionnées en fonction de l'emprise de l'espace public existant:

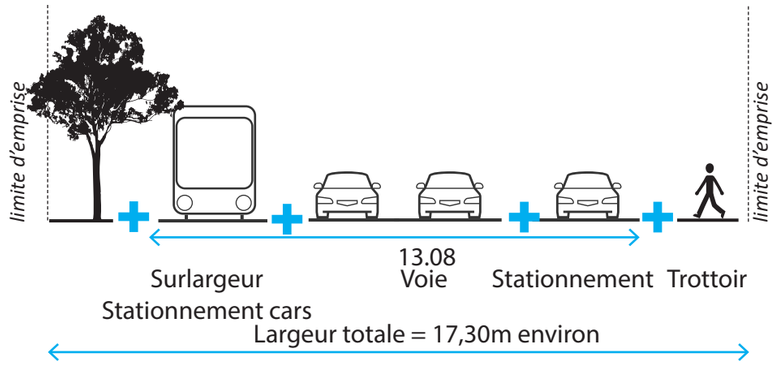
Les bus, des stations, la circulation automobile, les cycles et les piétons.



La requalification du Boulevard du canal envisage trois Solutions permettant la restitution des fonctions identifiées.
Selon les cas de figure, certains modes sont dégradés au profit d'autres usages.
Le calibrage de la gare routière en lien avec l'étude Mobilité permettra de dimensionner la gare routière et ainsi stabiliser les hypothèses à investiguer.



PROFIL EXISTANT 1/200
Boulevard du canal



PROFIL EXISTANT
Boulevard du canal

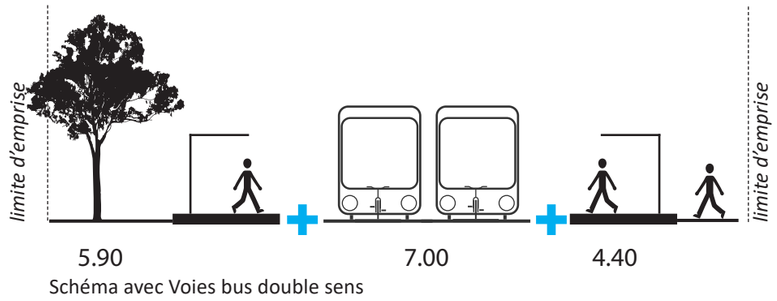


Schéma avec Voies bus double sens

Solution 1
Schéma d'une solution géométrique compatible avec la largeur disponible du boulevard du Canal :
- création d'une double voie bus avec positionnement des quais sur le Boulevard du canal
- Suppresion du traffic VL
- Suppression du stationnement.

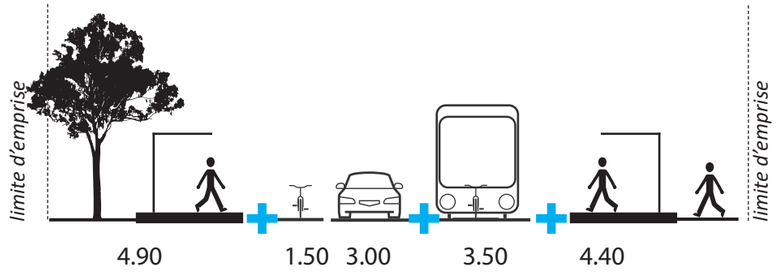


Schéma avec Voies bus sens Sud-Nord

Solution 2
La solution 2 consiste à organiser :
- une voie bus dans le sens Sud-Nord partagée avec les cycles
- conserver une voie VL dans le sens Nord-Sud
- créer une bande cyclable Nord-sud
- positionner les quais Boulevard du canal,
- Suppression du stationnement exixtant.

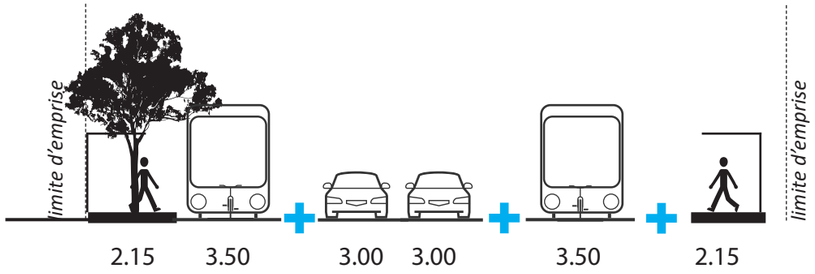


Schéma avec voirie conservée et arrêts bus en ligne dans voie bus dédiée

Solution 3
La solution 3 consiste à organiser la circulation avec:
- conservation d'une voie de circulation dans les deux sens,
- intégration de voies bus dédiées comprenant les cycles,
- création de quais-trottoir contraignant les accès riverains et le respect des seuils existants,
- Suppression du stationnement existant.

4. PARTI GENERAL D'AMENAGEMENT

Hypothèses de fonctionnements type du pôle bus

La reconfiguration du pôle bus étant étroitement liée aux conclusions portées par l'étude mobilité, des hypothèses de fonctionnement sont émises et seront confortées par Thonon Agglomération.
Les fonctionnements suivants sont basés sur le programme ci-après:

Solution 01:

- Suppression de voies VL, (et donc du stationnement)
- Création de voies bus double sens, (accessibles secours, livraisons, riverains)
- Implantation de quais en ligne sur le Boulevard du canal.

Solution 02:

- Suppression du stationnement,
- Voies circulées tous véhicules double sens,
- Création de voies bus double sens avec cycles,
- Implantation de quais en ligne sur le Boulevard du canal.

Solution 03:

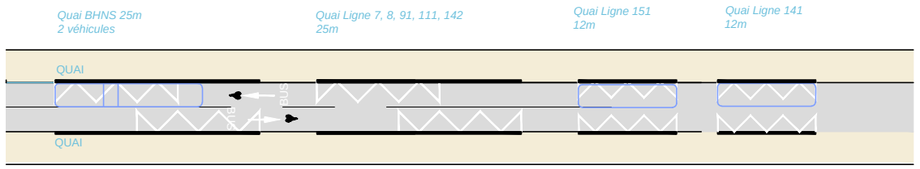
- Suppression du stationnement,
- Voies circulées tous véhicules double sens,
- Création de voies bus double sens, Création de bande cyclables sur chaussée,
- Implantation de quais en ligne sur le Boulevard du canal.

Solution 04:
- Implantation de la gare routière parallèlement au Boulevard du canal,
- Création de bandes cycles sur chaussée.

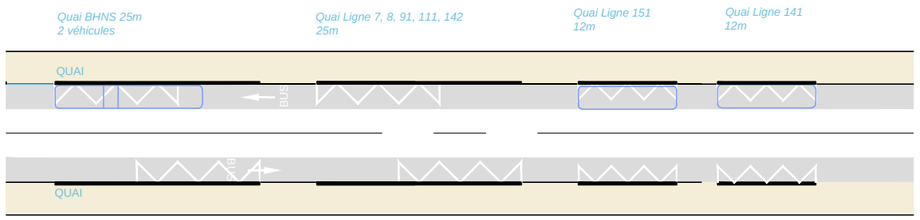
Le dimensionnement sera confirmé :
- par la définition du programme du pôle bus,
- par le relevé topo permettant de conforter les dimensionnement des profils de voies existantes.

POLE BUS:
- Quai BHNS longueur 25m 2 véhicules
- Ligne 151 = 12m
Ligne 141 = 12m,
Lignes 1, 7, 8, 91, 111, 142 = 25m,

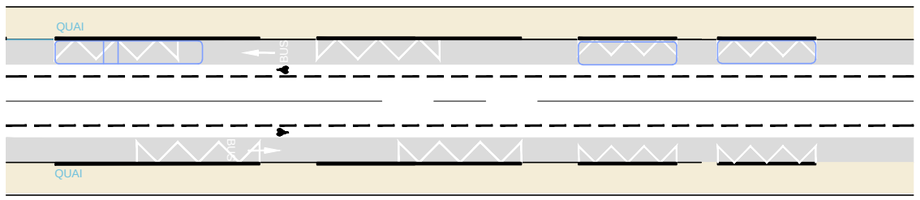
Total linéaire de quai = 74m.



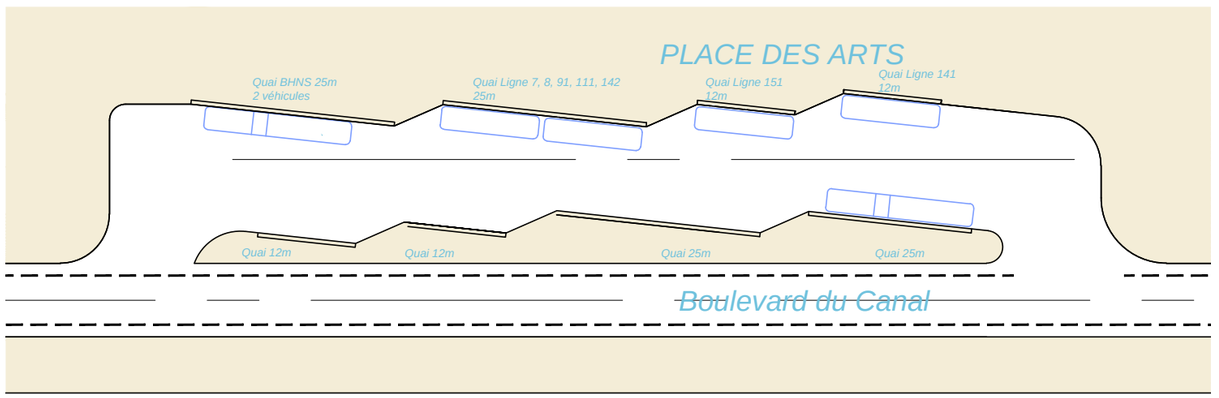
Solution 01
Boulevard du canal



Solution 02
Boulevard du canal



Solution 03
Boulevard du canal



Solution 04
Place des Arts/Boulevard du Canal