

À l'attention de l'association ADMC

Nous avons pris connaissance des termes de votre charte dont nous partageons la philosophie générale.

Toutefois, certains engagements, de par leur temporalité, leur complexité ou la multiplicité des décideurs à mobiliser, ne nous paraissent pas pouvoir s'inscrire dans le cadre du mandat municipal qui s'annonce, ni faire l'objet d'une adhésion sans nuances ni réserves telle que vous la sollicitez.

C'est pourquoi nous sommes au regret de ne pouvoir souscrire à l'ensemble de vos propositions.

Nous demeurons cependant très mobilisés sur la poursuite des actions déjà mises en œuvre à Thonon, comme :

- La finalisation de notre réseau de pistes cyclables continues et sécurisées, selon deux axes stratégiques reliant tous les établissements scolaires;
- L'aménagement de dispositifs de parcage pour vélos (abris et appuis);
- L'installation de stations de gonflage et de réparation;
- La poursuite des actions pédagogiques en milieu scolaire (4000 heures par an)
- L'extension des zones piétonnes en coeur de ville;
- La montée en puissance des services de transport en commun (bus, train et bateaux);
- L'incitation au report modal.

Vous souhaitant bonne réception.

Christophe Arminjon

Municipales 2026

Charte des mobilités actives et des transports collectifs

Association Mobilité Douce Chablais (AMDC)

8 champs d'actions
33 propositions concrètes

**Faire de la mobilité douce un
pilier de l'avenir du Chablais**

Pour faire exister les modes doux dans la campagne des municipales 2026, l'Association Mobilité Douce Chablais (AMDC) a élaboré cet ensemble de propositions concrètes.

Cette charte des mobilités actives et des transports collectifs est aujourd'hui soumise aux listes candidates du Chablais. Elle leur demande de s'engager à la concrétiser une fois élues.

***Des propositions portées* par
les adhérents et sympathisants
de l'AMDC.***



www.mobilitedoucechablais.fr
info@mobilitedoucechablais.fr

(*) voir note méthodologique page 6

Préambule

Selon l'INSEE, **plus de 60% des déplacements en voiture font moins de 5 km** [1], soit une distance réalisable en 20 minutes à vélo. Ce qui correspond à la préconisation du Ministère de la Santé de pratiquer 30 minutes d'activité physique par jour pour améliorer la santé, avec réduction du risque cardiovasculaire, baisse du stress quotidien et ainsi favoriser le bien-être de la population [2]. Ce sont des bénéfices également valables en optant pour la marche au quotidien. De plus, la complémentarité entre le vélo et les transports collectifs représente un levier particulièrement puissant pour proposer **des solutions attractives et ainsi rendre possible des changements de pratiques**.

Chaque été, il est constaté une fluidification du trafic dans les villes qui se délestent d'habitants partis en vacances [3]. Ce sont des quartiers plus agréables à vivre, des rues mieux partagées et une circulation apaisée, moins bruyante qui changent l'ambiance en ville. C'est là une dynamique qui invite à être ambitieux en terme de report modal. Tout d'abord, un transfert vers les modes doux, même modeste, permet donc de fluidifier plus rapidement les déplacements et ce de façon plus économe que la construction d'infrastructures routières coûteuses et inadaptées dont les avantages sont fantasmés, alors que les dommages aux populations et à l'environnement naturel sont avérés. D'autre part, cela permet de réduire fortement l'empreinte carbone et de profiter de bénéfices induits (hausse de qualité de l'air, baisse de consommation d'énergie, etc).

Dans un territoire comme le Chablais, développer la mobilité douce n'est donc pas un luxe. C'est une nécessité comme alternative crédible et désirable au système voiture en permettant à toutes et tous de se déplacer dans des bonnes conditions de sécurité, de confort et de service, à pied, en deux roues, en bus, en train, en bateau.

Les collectivités locales peuvent résolument jouer un rôle clé pour développer un réseau cohérent intégrant marche, vélo et transports collectifs, des villes apaisées et des aménagements cyclables continus, etc. Les infrastructures créent l'usage : **« Quand on peut, on veut »**.

Par ailleurs, elles ont une responsabilité plus large à l'égard de la santé et l'avenir de la population. Plutôt que de s'adapter uniquement en réparant les conséquences en millions d'euros des bombes climatiques qui ont déjà commencé à s'abattre sur le territoire, les collectivités peuvent surtout agir immédiatement pour en atténuer les causes. Rappelons que le Chablais, région alpine, est particulièrement vulnérable [4] vis-à-vis des dommages en termes d'inondations, de glissements de terrains, de chutes de pierres qui détruisent déjà les infrastructures publiques et privées. Ces catastrophes s'additionnent aux périodes de canicules et de sécheresses qui ont déjà un impact sur la santé des personnes fragiles et une population vieillissante. Ces évolutions provoquent des tensions et des crises dans la disponibilité d'eau potable y compris en région de montagne et péjorent la qualité de (sur)vie de l'ensemble de la population.

Agissons ensemble pour les mobilités actives et les transports collectifs dans le Chablais comme facteurs d'atténuation. Généraliser puissamment les modes doux est à la fois bénéfique pour la santé, un cadre de vie préservé et un bien-être démultiplié, mais participe plus fondamentalement du maintien de l'habitabilité des territoires : **une mobilité durable en phase avec un futur évoluant dans les limites biophysiques de la planète et préservant les ressources naturelles essentielles aux générations futures.**

*Les membres du Conseil d'Administration de
l'AMDC, le 15 février 2026*



Ces propositions mettent en avant le rôle clé des collectivités locales pour développer un réseau cohérent intégrant marche, vélo et transports collectifs.

1

Solliciter les usagers avec leurs expériences/connaissances acquises par une pratique quotidienne (les citoyens, associations, collectifs) via des concertations sur les sujets de mobilités actives et transports collectifs

Finalités

- ☞ Disposer de plans de mobilité en adéquation avec les besoins réels
- ☞ Apporter un regard / une expérience en amont, pendant et en aval de la création d'un aménagement, d'un dispositif de mobilité douce

2

Organisation d'une coordination entre Région, Département, Intercommunalités, Agglomérations, Communes

Finalités

- ☞ Éviter les pièges du « mille-feuille » décisionnel
- ☞ L'affirmation d'une coordination réelle (ex. réunions publiques multi-acteurs du « mille-feuille »)

3

Appliquer les propositions des plans de mobilité douce dans un temps raisonnable avec des échéances temporelles fixées, à la mesure de l'urgence

Finalités

- ☞ Prise de conscience de l'urgence
- ☞ Des plans concrétisés à la mesure de l'urgence et des besoins

4

Nommer un élu adjoint aux mobilités actives et transports collectifs disposant d'un pouvoir sur un budget dédié

Finalités

- ☞ Un répondant responsabilisé sur les questions de mobilité douce (rôle d'ambassadeur)
- ☞ Être capable d'argumenter, de convaincre sur la dynamique sous-jacente aux modes doux

5

Former des élus et les techniciens

Finalités

- ☞ Des élus sensibilisés à la mobilité douce en début de mandat, capables d'argumenter et convaincre sur la dynamique des modes doux
- ☞ Faire des choix d'organisation en véritable synergie des modes doux
- ☞ Faire des choix d'ingénierie pour des aménagements attractifs

DES AMENAGEMENTS ATTRACTIFS



Ces propositions mettent en avant l'importance des aspects à la fois de sécurité et de confort qui donnent aux aménagements une véritable attractivité.

1

Assurer une continuité accessible du cheminement pédestre et cyclable aux abords des zones de travaux/chantiers (confort et sécurité)

Finalités

- ☞ Des usagers informés des contraintes et des alternatives
- ☞ Des usagers qui peuvent anticiper un changement de mode doux

2

Améliorer les plans cyclables des villes du Chablais en priorisant les vélos

Finalités

- ☞ Systématiser les continuités cyclistes et éviter ou traiter (marquage, signalisation) les interfaces dangereuses (franchissement de voies)

3

Supprimer les obstacles sur les voies douces (poteaux, barrières sélectives contre-productives, etc) et généraliser les abaissements de trottoirs, les bancs, les rampes

Finalités

- ☞ Rendre les déplacements doux fonctionnels, sans dangers et attractifs
- ☞ Assumer la primauté des modes doux

4

Entretenir les voies de mobilité douce

Finalités

- ☞ Préserver les aménagements et les sécuriser dans le temps

5

Veiller à la bonne allure des zones 30 et zones de rencontre

Finalités

- ☞ Des usagers des modes doux profitant d'un véritable apaisement
- ☞ Une plus grande attention entre les usagers, tous modes confondus



Ces propositions mettent en avant le besoin d'apaiser les centres villes ou les centres bourgs et de garantir le confort et la facilité du transfert vers les modes doux dans les espaces où les déplacements en voiture se font sur des courtes distances (plan de circulation, hiérarchie des voies urbaines, plan de modération des vitesses, etc).

1

La ville à 30km/h : repenser la mobilité, les plans de circulation, le partage de la voirie, l'articulation entre les modes

Finalités

- ☞ Attractivité pour les modes doux
- ☞ Sécurisation et fluidité du trafic
- ☞ Lutte contre la pollution et les nuisances sonores

2

Généraliser et sécuriser le double sens cyclable (DSC) sur les voies à 30 km/h (marquage au sol, signalisation, etc)

Finalités

- ☞ Des parcours cohérents, fluides et simplifiés pour les cyclistes
- ☞ Distances et temps réduits de trajet en ville pour les cyclistes
- ☞ Le cycliste respecte mieux l'espace réservé au piéton.

3

Généraliser le sas cyclable et le panneau M12 (au feu rouge, tourner à droite est autorisé pour les cyclistes) à chaque carrefour à feux tricolores

Finalités

- ☞ Meilleure visibilité des usagers vulnérables que sont les cyclistes
- ☞ Faciliter et sécuriser l'insertion dans le trafic
- ☞ Fluidifier les trajets à vélo
- ☞ Rendre attractif le déplacement à vélo

4

Généraliser les centres piétons dans les villes

Finalités

- ☞ Apaiser la mobilité en ville
- ☞ Redynamiser l'attractivité commerciale des centres bourgs

CIRCULER EN AGGLOMERATION



Ces propositions mettent en avant le besoin de construire des continuités pour le vélo au quotidien, de créer un véritable réseau maillé qui permette de rejoindre les bourgs et les villes sur des aménagements fonctionnels et sécurisés.

1

Transformer les routes communales/vicinales en voies vertes et réserver les voies secondaires pour les riverains et les cyclistes

Finalités

- ☞ Développer rapidement avec des investissements modestes des continuités cyclables de bourg en bourg
- ☞ Aménager les pistes sans augmenter l'artificialisation des sols
- ☞ Créer un réseau à l'échelle du Chablais

2

Protéger les trottoirs contre les stationnements abusifs des voitures (valable aussi pour les pistes cyclables) et verbaliser régulièrement les contrevenants

Finalités

- ☞ Des déplacements en modes actifs fluides et sécurisés, donc attractifs
- ☞ « Signifier », affirmer, montrer un véritable changement d'époque

NOTEZ BIEN

Démarche participative

Les propositions de cette charte ont été élaborées par le biais d'un processus participatif réunissant une vingtaine de participants membres et sympathisants de l'AMDC, tous témoins et utilisateurs des modes doux de déplacement en Chablais. L'atelier a eu lieu le samedi 17 janvier 2026 au château de Sonnaz à Thonon-les-Bains.

Les échanges ont été structurés par un dispositif d'intelligence collective grâce auquel nous avons pu recueillir un ensemble de propositions et suggestions pour améliorer la mobilité douce dans le territoire. Notons que le panel réuni était composé de personnes aux profils socio-démographiques diversifiés et provenances différentes de villes et bourgs du Chablais. Ce travail collectif, riche et créatif a permis la rédaction de la **Charte des mobilités actives et des transports collectifs 2026**.



Ces propositions mettent en avant des aménagements qui assurent une organisation efficace des mobilités alternatives à l'automobile, permettant un véritable transfert modal vers des modes de transports décarbonés.

1

Mise en service d'une ligne Bus à haut niveau de service BHNS en site propre entre Thonon et Veigy

Finalités

- ☞ Attractivité garantie par le respect des horaires
- ☞ Favoriser le transfert modal

2

Doubler la voie du LEX

Finalités

- ☞ Amélioration de l'offre actuellement déjà saturée
- ☞ Attractivité garantie par le respect des horaires
- ☞ Favoriser le transfert modal

3

Subventions pérennisées et nombre suffisant de bateaux CGN depuis Thonon et Evian vers Lausanne

Finalités

- ☞ Assurer les liaisons pour la mobilité pendulaire

4

Développer une politique tarifaire en € plus attractive CGN et LEX (ex. abonnement unique SNCF, Star't, EVAD, CGN) à l'image de l'AG en Suisse

Finalités

- ☞ Fidéliser les habitués et encourager les nouveaux usagers
- ☞ Faciliter l'usage successif de plusieurs transports collectifs

5

Mettre aux normes tous les arrêts de bus (localisation, visibilité, accès, attente, ...)

Finalités

- ☞ Garantir l'accessibilité PMR et anticiper le vieillissement de la population
- ☞ Des arrêts atteignables confortablement et de façon sécurisée
- ☞ Favoriser le report modal vers les transports collectifs

6

Réhabiliter la ligne du Tonkin pour la mobilité au quotidien (RER Sud-Léman)

Finalités

- ☞ Favoriser la mobilité pendulaire et touristique par le train
- ☞ Moins de voitures : décongestion/apaisement de la route et des communes traversées, au bénéfice du trafic local et des mobilités actives



Ces propositions mettent en avant les besoins pour les utilisateurs, notamment cyclistes, de trouver des espaces de stationnement en suffisance pour passer vers les transports collectifs et de développer pour tous un usage occasionnels du vélo (ex. en libre-service).

1

Publier une carte des stationnements vélos

Finalités

- ☞ Visibiliser l'offre et faciliter les usages

2

Développer les aménagements cyclables pour se rendre aux gares et l'offre de stationnement vélos

Finalités

- ☞ Favoriser l'usage des mobilités actives pour les transports au quotidien ou des trajets plus longs
- ☞ Rendre la synergie/complémentarité vélos et transports collectifs

3

Développer les parkings sécurisés près des gares pour les vélos

Finalités

- ☞ Protéger les vélos contre le vol

4

Proposer des locations de vélos ponctuelles

Finalités

- ☞ Susciter un usage occasionnel ou de loisirs
- ☞ Créer des possibilités de test de ce mode doux qu'est le vélo



Ces propositions mettent en avant les mesures stratégiques pour rendre les mobilités actives attractives dès le plus jeune âge.

1

Rendre les établissements scolaires attractifs à pied et à vélo (confort et sécurité) et généraliser a minima la Zone de Rencontre, voire les rues scolaires.

Finalités

- ☞ Le réflexe des modes doux chez les jeunes
- ☞ Un maillage d'itinéraires vers les établissements scolaires
- ☞ Une ambiance apaisée et sécurisée

2

Dissuader le stationnement sauvage des voitures immédiatement autours des collèges, lycées, écoles (ex. plots, barrières, rue scolaire, parking à distance, etc)

Finalités

- ☞ Une ambiance apaisée favorisant le réflexe modes doux chez les jeunes

3

Organiser des ateliers de réparation vélo à la rentrée scolaire et au printemps.

Finalités

- ☞ Stimuler la pratique du vélo
- ☞ Susciter une émulation entre les élèves

4

Aide à l'achat d'un vélo pour écoliers et mettre en place une bourse aux vélos

Finalités

- ☞ Rendre accessible et attractif la pratique du vélo pour tous



Ces propositions mettent en exergue les actions qui permettent d'organiser un retour d'expérience des utilisateurs (à l'attention des services et des élus) de manière à perfectionner les aménagements et dispositifs de mobilité, mais également de mieux faire connaître au grand public les améliorations apportées.

1

Mesurer les flux piétons, cyclistes et recueillir pro-activement la satisfaction des usagers

Finalités

- ☞ Une évaluation quantitative et qualitative des aménagements permettant d'ajuster les réalisations
- ☞ Inventaire des aménagements doux « défectueux » dans le Chablais

2

Accompagner l'appropriation des aménagements par les usagers (présence sur site, information, pédagogie, etc)

Finalités

- ☞ Des usagers informés des bons comportements (tous modes confondus)
- ☞ Des usagers au fait des changements ou nouveautés pour leurs trajets

3

Faire tester les aménagements avant la mise en service (profiter de retours d'expérience, par exemple avec des associations)

Finalités

- ☞ Une plus grande garantie d'adéquation de l'aménagement, utilisable avec le bon niveau d'attractivité (confort et sécurité)

[1] 1. INSEE Première n° 1835 (janvier 2021) : l'étude « La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances » montre que pour des trajets domicile-travail inférieurs à 5 km, la voiture reste le mode principal, utilisée dans environ 60 % de ces déplacements.

[2] Campagne de sensibilisation portée dans le cadre de la Grande Cause Nationale 2024 du Ministère de la Santé dédiée à la promotion de l'activité physique et sportive en France.

[3] 5-10% de diminution du trafic automobile a un impact très significatif sur les bouchons selon les relevés de l'Office Cantonal des Transports de Genève.

[4] Les Alpes connaissant déjà une augmentation de +2,9 degrés par rapport à l'ère préindustrielle en 2024 selon Meteosuisse <https://www.meteosuisse.admin.ch/climat/changement-climatique/hausse-des-temperatures.html>