

## Fiche problématique

### 1. Problématique générale

La mobilité est un besoin humain fondamental et constitue une des fonctions essentielles de la société. Elle est en interaction avec les facteurs technologiques, économiques, sociaux, culturels et spatiaux (notamment, l'aménagement du territoire et le développement de l'habitat).

#### 1.1 Préambule

Quelques remarques d'ordre général permettent de mettre en perspective la problématique de la mobilité et du transport :

- Dans le cadre de l'Agenda 21 de Chêne-Bourg : la « mobilité » est envisagée comme « *l'ensemble des besoins et des possibilités de déplacement des usagers dans l'espace donné qui comprend la commune, le canton et la région voisine* » ; tandis que la notion de « transport » comprend « *l'ensemble des déplacements effectifs des personnes et des marchandises* » ; quant aux « déplacements », ils sont « *la conséquence de la façon dont les gens organisent leur vie en dehors du domicile* »<sup>1</sup>
- Sur le plan social, le comportement des usagers et le choix de leur mode de déplacement ont une influence déterminante sur la qualité de vie individuelle et collective<sup>2</sup>.
- En même temps, l'augmentation constante de la mobilité motorisée constitue une *menace* pour l'environnement (bruit, pollution de l'air), pour la santé humaine et peut aboutir à l'engorgement, voire à la paralysie du système de transports.
- « *Avec l'essor de la mobilité individuelle, la route se trouve accaparée par le trafic automobile. La présence continue et massive de véhicules pénalise l'ensemble de la communauté, car nous sommes tous, à tour de rôle, conducteurs, utilisateurs de transports publics et piétons* » (Préambule du projet « Espace-rue »<sup>3</sup>).

<sup>1</sup> Cf. Office fédéral du développement territorial (ARE), « Développement durable du territoire et mobilité » Concept de recherche 2004 - 2007.

<sup>2</sup> BOILLAT Patrick & PINI Giuseppe, « De la mobilité à la mobilité durable », in : CUNHA Antonio, KNOEPFEL Peter et al., *Enjeux du développement urbain durable*. Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2005, p. 78

<sup>3</sup> *Charte d'aménagement transfrontalière*, conçue par Grosjean-Giraud, atelier d'architecture, BRS architectes, Julien Descombes, architecte, Genève, 1999

## 1.2 Développement durable et mobilité

La mobilité peut être qualifiée de *durable* lorsque sa réalisation respecte <sup>4</sup> :

- les exigences *environnementales*,
- l'efficacité *économique* des déplacements,
- l'équité *sociale* qui garantit l'accès équitable de toute personne aux moyens de transports et la préservation de la santé.

La démarche pour parvenir à une *mobilité durable* nécessite :

- de traiter les *problèmes de trafic et d'urbanisation* de manière globale et coordonnée ; en effet, « *si l'on investit que dans les transports, sans régler les questions d'urbanisation* - remarque Pierre-Alain Rumley, directeur de l'Office fédéral de l'aménagement du territoire (ARE) - *on ne fait que repousser les problèmes de trafic* <sup>5</sup>. »
- de les inscrire dans une *politique d'aménagement urbain durable* et
- de rechercher des solutions qui permettent de *combiner* et de *concilier* de nombreux paramètres (comme le montre la figure 1 en page 3).

La *participation des citoyens* aux décisions politiques constitue un des principes fondamentaux du développement durable <sup>6</sup>.

- La participation citoyenne s'inscrit dans la sphère de la *démocratie délibérative* qui coexiste avec la *démocratie représentative* (décisionnelle). Idéalement, les deux voies devraient se renforcer mutuellement, étant donné que le dernier mot (donc la prise de décision) revient aux élus. Il n'en reste pas moins que parallélisme institutionnel peut poser des problèmes dont il faut être conscient.
- En même temps, la participation citoyenne suppose l'établissement d'un *dialogue plurilatéral* entre tous les partenaires et acteurs. L'échange d'idées entre les professionnels et les citoyens (forcément non professionnels) est non seulement indispensable, mais il peut être particulièrement enrichissant pour donner des impulsions nouvelles à la réalisation des projets d'aménagement du territoire.
- Il convient de noter aussi, qu'en vertu de la législation internationale, fédérale et cantonale, la participation citoyenne devrait faire *partie intégrante* de l'aménagement du territoire <sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> BOILLAT Patrick & PINI Giuseppe, « De la mobilité à la mobilité durable », in : CUNHA Antonio, KNOEPFEL Peter et *al.*, *Enjeux du développement urbain durable*. Lausanne, Presses Polytechniques et universitaires Romandes, 2005, p. 79

<sup>5</sup> *Leonardo* (Revue de l'ATE), 7/2005

<sup>6</sup> Ce principe a été formulé en 1992 à la Conférence de Rio, puis confirmé à la Conférence de Johannesburg, en 2002.

<sup>7</sup> En Suisse, la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) prévoit la possibilité de faire participer les citoyens à l'élaboration des décisions en matière d'aménagement du territoire. L'Art. 4 de la LAT stipule que : « 1 Les autorités chargées de l'aménagement du territoire renseignent la population sur les plans dont la présente loi prévoit l'établissement, sur les objectifs qu'ils visent et sur le déroulement de la procédure. 2) *Elles veillent à ce que la population puisse participer de manière adéquate à l'établissement des plans.* 3) Les plans prévus par la présente loi peuvent être consultés » (souligné par l'auteur). Cf. TANQUEREL Thierry, *La participation de la population à l'aménagement du territoire*. Lausanne, Payot, 1988. En outre, la participation du public au processus de décision est aussi envisagée par certains accords internationaux. La « *Convention d'Aarhus (1998) sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement* » codifiée, au niveau international, les différentes formes de la participation citoyenne.

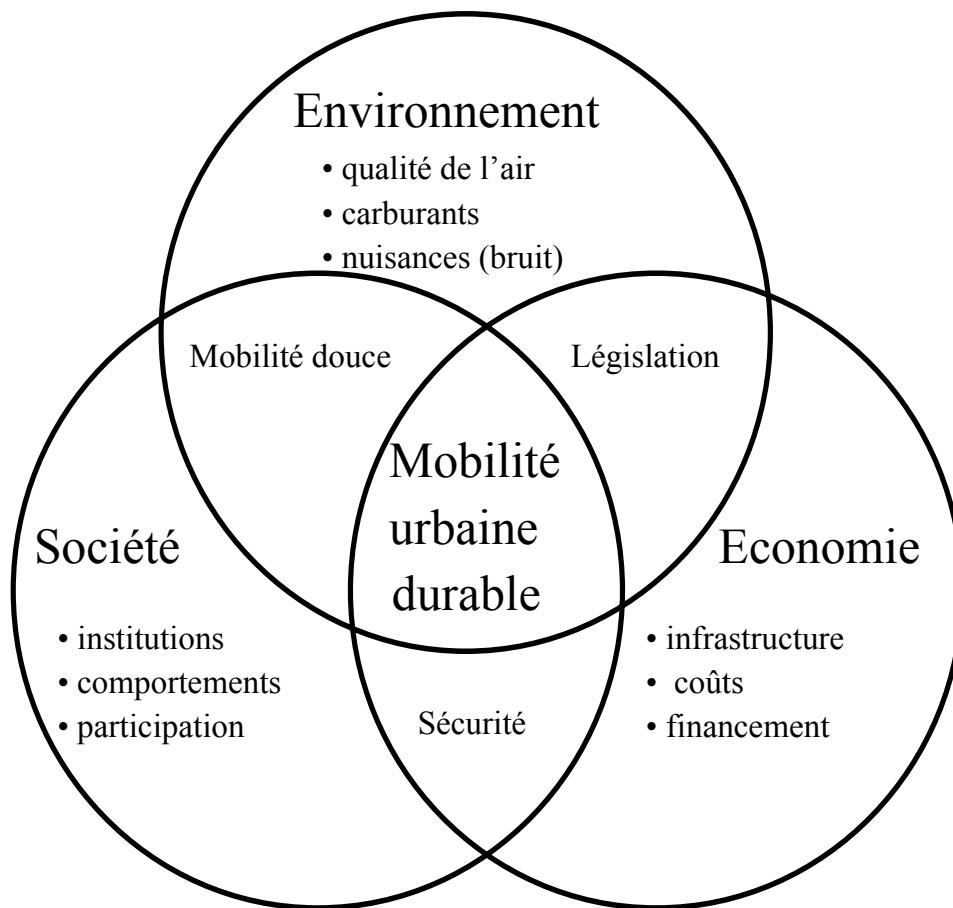


Figure 1: Les dimensions de la mobilité durable

## 2. Constats dans la commune

### 2.1 Analyse qualitative

Les questions de mobilité occupent une place importante parmi les préoccupations des habitants de Chêne-Bourg. Une analyse succincte des principales données qui déterminent la mobilité dans la Commune aboutit aux observations suivantes :

- Depuis les années 1960, la croissance rapide du canton a fondamentalement modifié la physionomie territoriale de la Commune et a généré plusieurs *coupures* dans le tissu urbain. Il en résulte que la région de Chêne-Bourg est *traversée par deux routes à grande circulation* - la rue de Genève et la route de Malagnou - qui constituent des obstacles difficilement franchissables.
- La position de *carrefour régional de passage* ou de *transit* de Chêne-Bourg influence de manière décisive la mobilité et la qualité de vie de ses habitants.
- Chêne-Bourg a aussi une vocation *transfrontalière*, appelée à être renforcée à l'avenir avec la construction de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA).

## 2.2 Constats des habitants

Les constats concernant la circulation dans l'enquête préliminaire effectuée dans le cadre du *Bilan économique et social de Chêne-Bourg*<sup>8</sup> montrent que :

- *La circulation est jugée difficile et dangereuse.* Chaque matin, du lundi au vendredi, la circulation dans la commune et aux alentours est bloquée. Ce phénomène a empiré depuis quelques années. Les routes secondaires sont utilisées pour contourner le trafic et de ce fait sont rendues dangereuses. Certaines rues sont invivables à ces heures.

- *Le nombre de places de parking est insuffisant.* Les pendulaires occupent les parkings existants sur les rues de la commune (en particulier sur le plateau de Bel-Air). Leurs véhicules sont laissés toute la journée par les conducteurs qui prennent ensuite les transports publics pour se rendre au centre ville ou la voiture de l'entreprise garée dans le quartier pour la nuit. Ils en arrivent donc à occuper en permanence certaines places. Les habitants ne savent plus où se garer. Par ailleurs, le manque de place de stationnement défavorise également les commerçants.

## 2.3 Analyse quantitative des déplacements à Chêne-Bourg

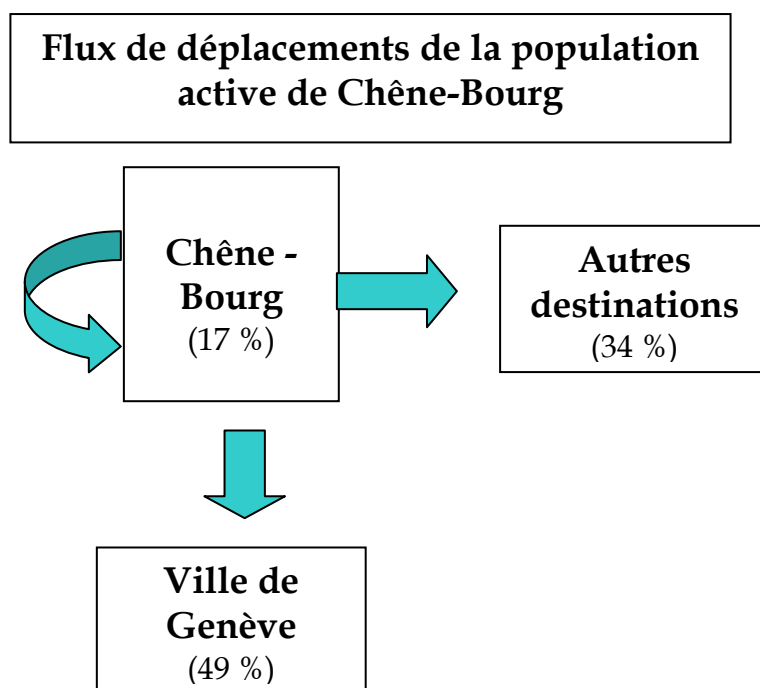
Une enquête réalisée par l'Office cantonal de la statistique (OCSTAT) en 2000, montre que :

- les habitants de Chêne-Bourg mettent en moyenne *23 minutes* pour rejoindre leur lieu de travail ;
- les moyens de locomotion les plus couramment utilisés sont la *voiture* (44,5%) et les *transports collectifs* (38,7%) ;
- plus des trois quarts des actifs résidents sont des "*navetteurs sortants*", c'est-à-dire qu'ils travaillent hors de leur commune de domicile (68,0% en 1970, 82,9% en 2000) ;
- les "*navetteurs entrants*" (frontaliers non compris) utilisent de préférence la voiture (59,5%) et les transports collectifs (27,9%). Il leur faut en moyenne 24 minutes pour venir à leur travail ;
- *la marche ou le vélo* (51,0%) et les *transports collectifs* (34,7%) sont les moyens de transport les plus fréquents des personnes en formation (élèves, apprentis et étudiants), dont 55,9% d'entre elles étudient hors de la commune.

Flux de déplacements de la population résidente de Chêne-Bourg <sup>9</sup>		
Lieu de travail ou de formation, en 2000	Actifs en %	Elèves en %
De Chêne-Bourg à Chêne-Bourg	17,1	43,1
De Chêne-Bourg à Ville de Genève	49,1	16,2
De Chêne-Bourg à autres communes du canton	32,5	38,1
De Chêne-Bourg à l'extérieur du canton	1,3	2,6
Effectif total des personnes qui se déplacent/jour	3'606	1'233

<sup>8</sup> LANCI Françoise et NOVEMBER Andràs, *Bilan économique et social de Chêne-Bourg (2003 - 2004)*, janvier 2004

<sup>9</sup> OCSTAT, *Les communes vues par le recensement, 2000*



## 2.4 Principales études réalisées et/ou en cours

### • **Projet « Espace-rue » (1993 - 2001)**

Le projet « Espace-rue » transfrontalier vise à créer « *une image générale* » (consignée dans une Charte) pour guider l'aménagement de l'espace urbain<sup>10</sup>. Son objectif est de « *réconcilier le transit et les usages riverains autour de la rue de Genève* » qui traverse cinq communes entre Annemasse et la Ville de Genève, sur une longueur de cinq kilomètres (Ambilly/F, Gaillard/F, Thônex/CH, Chêne-Bourg/CH, Chêne-Bougeries/CH).

### • **Avant-projet concernant la "Mobilité douce" (2006)**

Les autorités des communes de Chêne-Bourg et Thônex ont mandaté le bureau Urbaplan pour élaborer un *Avant-projet concernant la mobilité douce* (vélos, piétons, aménagements des espaces publics) dans leurs communes respectives<sup>11</sup>.

Cette étude comprend deux parties:

#### a) *Plan directeur des chemins pour piétons*

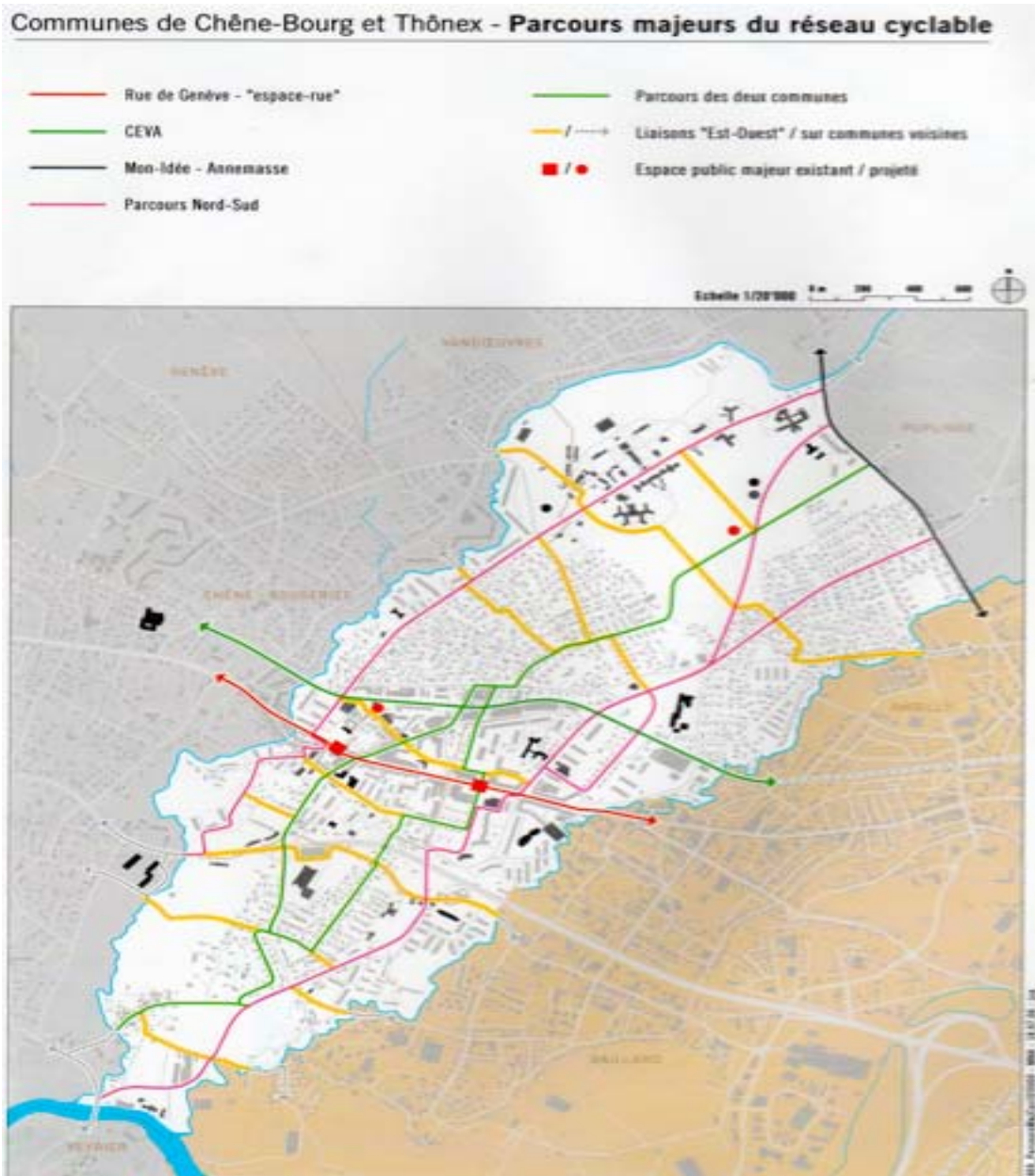
Le plan directeur pour piétons a pour but d'assurer la *sécurité* des traversées des routes principales et la *continuité* des cheminements, tout en rendant les itinéraires *confortables* et *attractifs*. Ce plan directeur prévoit l'aménagement de réseaux piétonniers, d'espaces publics et verts et propose des mesures d'accompagnement, d'information et de sensibilisation des habitants. Il trace aussi plusieurs *parcours majeurs* reliant les deux communes et les principales destinations de déplacements. Conformément à la législation en vigueur, le plan directeur pour piétons doit être soumis à une enquête publique et approuvé par le Grand Conseil.

#### b) *Schéma directeur du réseau cyclable*

Les principaux *enjeux* du schéma directeur du réseau cyclable sont: de faciliter les déplacements urbains des cyclistes, d'aménager des pistes cyclables et des itinéraires recommandés en les rendant plus sûrs, plus directs (sans détour), attractifs et en offrant des possibilités de stationnement. Une série de mesures détaillées vise à mettre en pratique ces objectifs. Elles sont décrites dans les *fiches de mesures, fiches thématiques et fiches sectorielles*.

<sup>10</sup> Espace-rue, *Charte d'aménagement transfrontalière*, Genève, 1999, *op. cit.*

<sup>11</sup> La commune de Chêne-Bougeries n'a pas participé à l'étude intercommunale.



Source : Urbaplan, Avant-projet « Mobilité douce »

## 2.5 Forum public

Pour orienter les travaux de l'Atelier « Mobilité », les propositions suivantes ont été formulées lors du *Forum public* qui s'est tenu le 24 novembre 2005 à la Salle communale de Chêne-Bourg (Point favre):

- *Maîtrise de la mobilité* en fonction des prochaines réalisations qui auront un impact sur la mobilité dans la Commune : CEVA ; CO Seymaz ; Communaux d'Ambilly (MICA).
- *Gérer la mobilité* : hiérarchisation des axes de circulation; développement de la mobilité douce.
- *Parallèlement à l'offre alternative nouvelle* qui résultera du renforcement du rail (CEVA), la commune pourra instaurer sur les routes communales une politique du trafic plus restrictive et promouvoir la « *mobilité douce* ».

### 3. Objectifs visés par l'Atelier « Mobilité »

Après neuf réunions et discussions, les principaux objectifs de l'Atelier « Mobilité » ont été définis de la manière suivante :

- Contribuer à une *politique des déplacements cohérente* et conforme aux principes du développement durable ;
- Examiner les *principaux problèmes* et lever les obstacles qui péjorent la mobilité des habitants ;
- Proposer des améliorations en premier lieu pour les piétons et les cyclistes, mais aussi pour la circulation motorisée, le stationnement et les transports publics ;
- *Soutenir les efforts entrepris par le Conseil administratif et encourager la réalisation* des propositions de « l'Avant projet concernant la mobilité douce » établi par le bureau Urbaplan ;
- Avancer des *idées novatrices* concernant les aménagements futurs liés à la réalisation de CEVA (et subsidiairement du projet d'urbanisation des Communaux d'Ambilly /Puplinge).

### 4. Propositions de l'Atelier « Mobilité »

L'Atelier « Mobilité » s'est intéressé à de nombreuses questions en rapport avec la mobilité dans la commune (voir aussi le classement des thèmes et priorités au point 4.4).

Trois problèmes ont été discutés plus en détail :

- le développement de la *mobilité douce* – considérée comme un des vecteurs importants du développement durable - afin de réduire le volume de déplacement motorisés de proximité ;
- les effets probables de l'arrivée de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) et le projet de développement de la Gare de Chêne-Bourg ;
- l'influence directe et indirecte sur la Commune de la réalisation du projet de développement de « Mon Idée-Communaux d'Ambilly » (MICA) .

#### 4.1 Développement des mobilités douces : aménagement et promotion

Dès le début des travaux de l'Atelier Mobilité, la question de la « mobilité douce » (principalement les déplacements à vélo et à pied) s'est révélée comme prioritaire pour la majorité des participants<sup>12</sup>.

Parmi les différents modes de déplacement, c'est la mobilité douce qui est le plus « maîtrisable » par les communes sur le plan de l'aménagement et de la gestion du territoire. Par contre, la marge de manœuvre communale reste faible concernant le trafic motorisé qui est géré au niveau cantonal et fédéral. Il en est de même pour le développement des transports publics, dont le coût est très élevé et qui relève surtout d'une stratégie globale à l'échelle du canton et de la région frontalière.

---

<sup>12</sup> Selon le Plan Directeur fédéral, la maîtrise de la mobilité doit tenir compte des trois piliers de la mobilité d'aujourd'hui qui sont : le *transport individuel motorisé (TIM)*, les *transports collectifs (TC)* et la *mobilité douce (MD – transport individuel non motorisé)*

Jusqu'à présent, les déplacements à pied et à vélo ont été largement sous-estimés dans les politiques de mobilité, y compris à Chêne-Bourg où il existe un grand potentiel. Le territoire restreint et plat, la concentration de commerces et des services sont très propices aux déplacements non motorisés de proximité. De plus, le centre-ville de Genève n'est qu'à 5 km, ce qui rend les déplacements pendulaires tout à fait possibles. Selon une majorité des participants à l'Atelier Mobilité, *le développement des mobilités douces* constitue indéniablement une des réponses crédibles aux problèmes d'engorgement constatés dans la commune. Chaque habitant ou visiteur à pied, à vélo ou en transports en commun est un automobiliste en moins.

Ce type de déplacement doit devenir sûr, agréable, « lisible » et valorisant. Pour parvenir à cet objectif, la Commune devrait se donner les moyens d'offrir à la population des infrastructures adéquates, tenant compte des connaissances les plus récentes. Elle doit aussi convaincre et encourager de nouveaux comportements à travers des campagnes et des actions incitatives (par exemple montrer la voie en adoptant de nouvelles habitudes au niveau de ses collaborateurs et de ses services).

Une foule d'idées ont été émises dans ce sens qui correspondent aux critères de développement durable. Le but est que les personnes désireuses de se déplacer sans véhicules motorisés puissent le faire dans un cadre favorable et que petit à petit, une majorité des habitants trouvent plus d'avantages, en termes de rapidité, de santé et de convivialité, à se déplacer à pied ou à vélo plutôt qu'en voiture. C'est pourquoi, les *mobilités douces ont été reconnues comme le thème central de l'Atelier* et que plusieurs propositions concrètes s'y rapportent.

#### **4.2 La Gare du CEVA : nouvelle centralité et modèle d'accessibilité**

La construction de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) aura des effets importants sur la politique de circulation dans les communes de Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries et Thônex. Comme on le sait, la ligne actuellement en surface sera enterrée en tranchée couverte depuis les Eaux-Vives jusqu'à la frontière, et les concepteurs du CEVA prévoient que la surface ainsi libérée soit aménagée en axe de mobilité douce (voie verte).

Les membres de l'Atelier Mobilité estiment que les bouleversements à venir du secteur de la Gare et les développements planifiés autour du CEVA offrent à la Commune une *opportunité unique d'aménager des terrains ayant une grande valeur urbanistique*, d'agir sur l'organisation de la mobilité sur le territoire communal (arrêt de tram et de bus, création d'un Centre intercommunal qui pourra abriter un centre de mobilité et construction d'un P+R de 250 places). Dans cette perspective, il convient :

- d'affirmer les priorités de Chêne-Bourg comme une *commune verte et respectueuse de l'environnement* en prenant des mesures fermes de restriction du trafic motorisé autour de la Gare et en favorisant l'intermodalité et la mobilité douce. La priorité doit être clairement donnée aux accès à pied, à vélo et en transports publics. Il faut pouvoir atteindre la Gare facilement grâce à des accès multiples, que l'on puisse aisément passer d'un moyen de transport à un autre ;
- de trouver un bon équilibre dans *l'aménagement de la place de la Gare* entre ses différentes fonctions (pôle de transports en commun, lieu de convivialité, activités commerciales) et éviter le maintien de stationnement en surface ;
- de s'assurer, au niveau du trafic des trains, que la Gare de Chêne-Bourg soit desservie par *les lignes interrégionales*.

Une idée forte a émergé en marge des problèmes de mobilité concernant l'aménagement du territoire : il s'agirait de *créer un véritable centre régional des Trois-Chêne* (qui irait dans le sens du développement durable) qui regrouperait toutes les activités politiques et les services aux habitants des trois communes <sup>13</sup>. La surface libérée serait utilisée au maximum pour construire des bâtiments administratifs et commerciaux, ce qui justifierait une bonne desserte régionale.

#### **4.3 MICA : maîtriser l'impact du trafic en développant des « Ecoquartiers »**

Le projet d'urbanisation dénommé *Mon Idée – Communaux d'Ambilly (MICA)*, qui prévoit la construction de 6000 logements, pose la question des effets d'un important apport de population (13'800 habitants, nombre équivalent de la population de Thônex) pour les communes des Trois-Chêne et environs, notamment en matière de circulation <sup>14</sup>. Les conséquences probables sont difficiles à apprécier sans une étude fouillée du dossier. Les propositions restent donc générales :

- la commune de Chêne-Bourg, conjointement avec les communes voisines concernées, devrait mettre tout son poids pour que la desserte en transports publics soit optimale dès la construction des premiers logements <sup>15</sup>;
- les liaisons piétonnes et cyclables avec le nouveau quartier doivent être réalisées au plus vite et en bonne coordination avec la commune de Thônex ;
- la commune de Chêne-Bourg doit soutenir efficacement les idées allant dans le sens d'une limitation des impacts environnementaux (comme celle de réserver une partie des terrains pour la réalisation d'un *écoquartier*, dont les habitants feraient le choix de vivre sans voiture ou presque, sur le modèle du quartier de Vauban en Allemagne par exemple).

---

<sup>13</sup> En fait, il s'agit d'une proposition qui vise la fusion des trois communes chénoises (voire éventuellement aussi de Puplinge) pour créer un centre régional et assurer un développement durable, économe en ressources humaines et financières. Elle prévoit une période de transition de 4 ans au moins avant l'unification des centimes additionnels pour ne pas brusquer ceux qui payent moins aujourd'hui. Prévoir un système de "hearing" périodique sur le modèle de l'Agenda 21 pour permettre la prise en compte des problèmes des différents quartiers, sans nuire à l'unité du centre d'administration et de décision de la région.

<sup>14</sup> DAEL, *Avant-projet de plan directeur de quartier* du 1<sup>er</sup> septembre 2005

<sup>15</sup> Par exemple, il serait souhaitable que les places de stationnement, en nombre réduit, soient regroupées dans des parkings collectifs aux extrémités du périmètre (y compris pour les motocycles), avec des dispositifs permettant l'auto-partage, pour favoriser la vie de quartier, la sécurité et la santé. Les quartiers d'habitation devraient disposer de parkings à vélo couverts, pas nécessairement en sous-sol.

#### 4.4 Classement par ordre de priorité décroissante des thèmes des participants de l'Atelier « Mobilité » pour les fiches-actions

Rang	Thème	Points obtenus
1	<i>Multiplier et améliorer les traversées des routes principales</i> , en particulier pour les cycles et piétons, afin de favoriser les liaisons Nord-Sud	36
2	<i>Gare CEVA</i> : prendre toutes les mesures possibles pour éviter les problèmes de circulation et les nuisances	34
3	Revitaliser le projet « <i>Espace-Rue</i> », donner davantage d'importance aux mobilités douces sur cet axe	32
4	Favoriser l' <i>intermodalité</i> entre le vélo et les transports publics en créant des emplacements de stationnement couverts et sécurisés aux arrêts de tram et de bus	31
5	Créer des aménagements cyclables sur les grands axes	30
6	Politique de stationnement: limiter le phénomène des « véhicules ventouses » (places occupées 24h/24 par deux véhicules de travailleurs en alternance) en instaurant des <i>zones bleues</i> dans les quartiers et en construisant des P+R pour accueillir ces « clients »	28
7	Nouvelle jonction avec l'autoroute Blanche : relancer le projet de bretelle avec l'av. de Thônex pour favoriser le report de trafic sur la route de Malagnou	28
8	Informers les <i>familles</i> sur les aspects positifs des trajets domicile - école en vélo (autonomie, santé, sociabilité, etc.)	27
10	<i>Carte cyclable</i> : décrire les liaisons les plus agréables et aussi plus utiles (document évolutif, attention coût!)	26
11	Développer les places de <i>stationnement</i> devant les commerces et améliorer les liaisons entre les zones commerçantes (Rue de Genève, La Poste, place de la Gare, COOP, Migros, etc )	25
12	Levée des obstacles sur les pistes cyclables, nettoyage des trottoirs et chemins pour piétons, aménagement des chantiers (formation et sensibilisation des employés communaux !)	25
13	Organisation des <i>transports en commun</i> pour promouvoir le transbordement train-tram à Chêne-Bourg	25
14	Encourager le développement du <i>Pédibus et du Vélobus</i>	25
15	<i>Carte piétons</i> : décrire les liaisons les plus agréables et plus utiles, avec indication des temps de parcours (améliorer le dépliant existant ?)	24
16	Promouvoir les Cours-vélo proposés par l'ASPIC en relation avec le BPA <sup>16</sup>	23

<sup>16</sup> BPA = Bureau de prévention des accidents

#### **4.5 Fiches-actions de l'Atelier du futur « Mobilité »**

9 fiches-actions élaborées au sein de l'Atelier du futur « Mobilité » ont été validées par le Comité de pilotage de l'Agenda 21 de Chêne-Bourg. Elles portent les titres suivants :

Fiche-action M1 :

**« Elaborer une stratégie de mobilité à Chêne-Bourg »**

Fiche-action M2 :

**« Promouvoir et améliorer les transports collectifs »**

Fiche-action M3 :

**« Revitaliser le projet « Espace-rue » transfrontalier »**

Fiche-action M4 :

**« Intégrer la mobilité douce dans l'aménagement du secteur de la Gare de Chêne-Bourg en relation avec le CEVA »**

Fiche-action M5 :

**« Améliorer les conditions de circulation dans la commune de Chêne-Bourg »**

Fiche-action M6 :

**« Organiser des campagnes d'information sur la mobilité »**

Fiche-action M7 :

**« Etablir un Plan de mobilité interne à l'administration communale de Chêne-Bourg »**

Fiche-action M8 :

**« Mettre en place des mesures d'accès cyclables sécurisés aux alentours du CO de la Seymaz »**

Fiche-action M9 :

**« Créer des places de stationnement pour les deux-roues »**

#### **Les membres de l'Atelier du futur « Mobilité » :**

**Coordinatrice :** Mme Isabelle VOSER JUNOD

**Membres** (Mmes, MM.) Léna ABICHAKER, Dominique BLANC, Georges BONDI, Chantal BLOCH, Théodore BURTH, Jacqueline FAHRNI URION, Eric FIECHTER, Patrick LACOURT, Yves LEYSS, Ludovic NASEL, Anne PARENT, Marina POT, Jacques NAWRATIL, Olivier REGARD, Chantal ROTH, Philippe ROTH, Bernard SCHMIDT, Jean-Pierre TSCHALER, Paul VILPERT

**Consultant ECO21 :** M. Andràs NOVEMBER