

Rue de l'Avenir



## *Leçons d'une démarche participative dans un quartier de Genève*

## Une démarche participative qui porte ses fruits

L'exemple du quartier de Cluse-Roseaie à Genève est une bonne illustration des avantages – très nombreuses réalisations – et des difficultés de la concertation. En effet, la question se pose, comment assurer la pérennité de la démarche participative?

Ingrédients de départ: l'engagement de départ manifeste de *SuissEnergie*, des autorités et services de la Ville et du Canton de Genève a été déterminant et le soutien logistique de l'ATE et de la Maison de quartier de Plainpalais s'est révélé indispensable amenant une dynamique très positive qui implique habitants et représentants des associations et institutions du quartier. Persévérance et patience ont pu vaincre des obstacles d'importance: oppositions diverses, démobilité naturelle des engagements militants, frilosité du politique ou condescendance de certains.

Le bilan est donc très largement positif. Une réserve importante toutefois, l'implication du politique doit se faire sur la durée, au delà même des législatures. Il est regrettable que le renouvellement des pouvoirs législatif et exécutif puisse entraîner l'enlisement de projets acceptés après une longue concertation. Une détermination plus grande des autorités politiques dans la durée est dès lors essentielle.

De manière plus générale, Rue de l'Avenir constate qu'il est indispensable que la démarche participative s'appuie sur des structures assurant une continuité au cours des années – dans le cas de Cluse-Roseaie, les professionnels de l'ATE et de la Maison de quartier. De plus, les Autorités doivent établir le lien entre les différentes réalisations et utiliser une communication plus déterminée auprès de la population afin que celle-ci perçoive la cohérence des différentes réalisations et mesures. La concertation n'est pas acquise à l'avance.

RdA

## «Marcher sans limite d'âge»

Une campagne de Mobilité piétonne que *Rue de l'Avenir* va diffuser en Romandie

Se déplacer à pied contribue à la réalisation des droits fondamentaux - notamment pour les personnes âgées. En effet, la capacité de se déplacer à pied est une activité fondamentale pour l'indépendance de chacune et chacun. Elle permet en effet de vivre sans l'assistance d'autrui, de subvenir à ses besoins, de maintenir des liens sociaux et de choisir librement ses loisirs. Du fait de l'importance de ces activités pour les individus, la capacité de se déplacer à pied contribue à la réalisation de droits fondamentaux tels que la liberté et la sécurité. Dans les faits, notre sécurité lors de déplacements à pied est néanmoins remise en cause par les dangers inhérents au trafic, ce risque étant encore accru pour les enfants et les personnes âgées. Si les campagnes de sensibilisation visant à protéger les déplacements des enfants sont fréquentes – ce dont il convient bien sûr de se réjouir –, tel n'est pas le cas en ce qui concerne les personnes âgées. En effet, malgré l'importance particulière de la mobilité piétonne pour ces dernières et leur vulnérabilité sur la voie publique, rares sont les campagnes qui mettent en avant les dangers et obstacles auxquels les personnes âgées sont confrontées dans leurs déplacements quotidiens. (...)

La sécurité sur la voie publique se situe bien sûr en filigrane des objectifs de la campagne «*Marcher sans limite d'âge*»; il ne s'agit là pas simplement de réduire le nombre et la gravité des accidents mais, grâce à cette campagne, de donner aux personnes âgées un *sentiment* de sécurité, une dimension qui prime sur la réduction effective des accidents. Or, ce sentiment ne peut être renforcé et répandu que si les infrastructures piétonnes correspondent aux besoins des personnes âgées et si les usagers de la route se comportent de manière raisonnable à leur égard.

C'est dans cette perspective que j'attends de cette campagne qu'elle contribue à l'augmentation de la qualité de vie dans l'espace public pour les personnes âgées et, ainsi, qu'elle participe au respect et à la défense de leur dignité et de certains de leurs droits les plus fondamentaux.

Liliane Maury Pasquier, Conseillère aux Etats (GE)  
[liliane.maurypasquier@parl.ch](mailto:liliane.maurypasquier@parl.ch) ■



### Impressum

*Rue de l'Avenir* - groupe-conseil romand.

Organismes partenaires: *Mobilité piétonne* - Association suisse des piétons, *ATE* - Association *Transports et Environnement*, *La Rue* - groupe de travail de l'*EPFL*, *PRO VELO Suisse* - Association pour les intérêts des cyclistes, *Pro Juventute*, *Pro Senectute*.

### Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

Marie-Claire Pétremand, 2322 Le Crêt-du-Loche • 032 724 32 82 • [secretariat@rue-avenir.ch](mailto:secretariat@rue-avenir.ch)

### Contact conseillers régionaux:

Alain Rouiller • 022 777 10 02 • [communication@rue-avenir.ch](mailto:communication@rue-avenir.ch)

PAO: *Ecodev* Sàrl, Neuchâtel

Impression: *Pressor*, Delémont

Photos: Alain Rouiller, sauf indication contraire

Coordination du numéro: Alain Rouiller

CCP: 20-7856-6

[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

# «Ecomobilité à Cluse-Roseraie»: une démarche citoyenne



**Coup d'œil sur le déroulement d'un long processus participatif d'amélioration de la qualité de vie dans un quartier densément peuplé de Genève.**

En 1998, l'ATE a interpellé l'Etat et la Ville de Genève afin de promouvoir les déplacements «doux» dans un quartier urbain, à la faveur du programme fédéral *Energie dans la cité d'Energie2000* (devenu à présent *SuissEnergie*). L'étude de cas s'est intéressée au quartier de Cluse-Roseraie, propice aux déplacements écomobiles par sa densité de population, sa proximité avec le centre-ville, sa concentration et sa mixité des fonctions.

Les travaux ont été financés par *Energie 2000*, la Ville et le Canton de Genève et l'ATE. Une géographe-urbaniste, engagée par la Ville de Genève en stage de premier emploi, a contribué à la qualité professionnelle de l'étude, alors que se constituait un groupe de travail mixte réunissant habitants, associations et techniciens des administrations cantonales, communales et de l'Hôpital. Des enquêtes ont été menées auprès des habitants, des commerçants, des travailleurs et des écoliers, dans le but de connaître leurs comportements de mobilité. Elles ont montré une insatisfaction certaine face aux conditions de déplacement dans le quartier, à laquelle s'ajoutait une forte réaction aux nuisances du trafic automobile. Ces enquêtes ont également révélé l'absence d'espaces verts de qualité et d'espaces publics libérés de la circulation automobile, revendications formulées par les habitants et associations depuis des années déjà.

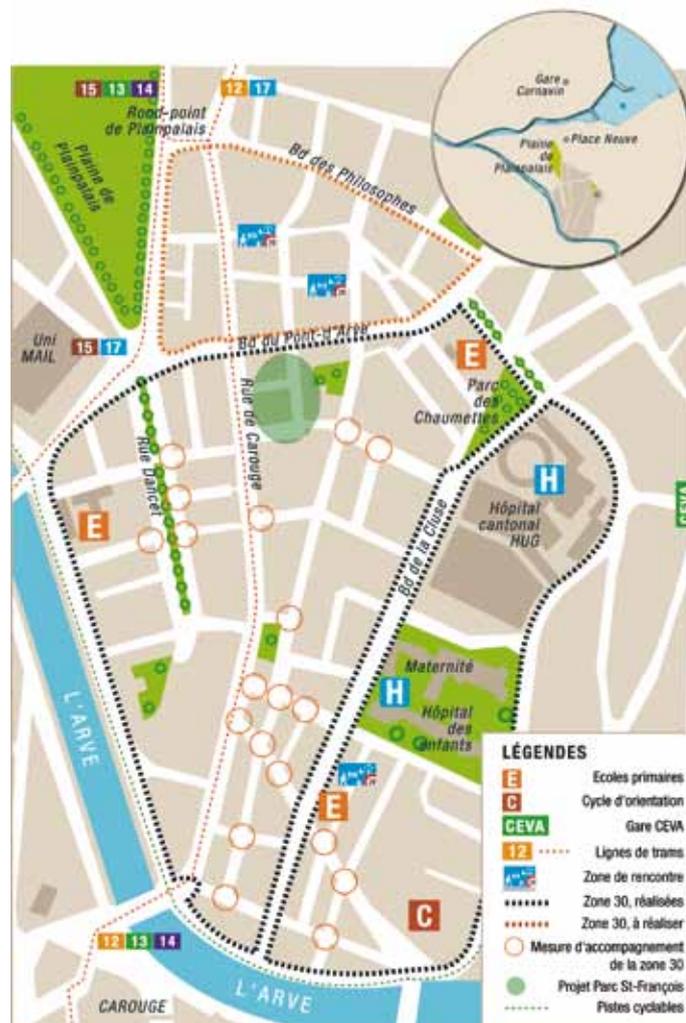
## 39 propositions

La première étape du projet s'est terminée en 2001, par un rapport listant 39 propositions d'aménagements favorables aux piétons, cyclistes et transports publics, visant l'amélioration de la qualité de vie et permettant

une sensibilisation à l'écomobilité. Ces propositions ont été acceptées par les autorités et un crédit a été voté pour l'étude et la réalisation des projets.

La plupart de ces propositions ont été réalisées durant ces dix dernières années, parmi lesquelles on peut mentionner l'emblématique parc des Chaumettes (voir page 6), mais également les zones de rencontre dont la rue Leschot, souvent citée comme un exemple de réussite – les participants à la journée Rue de l'Avenir de septembre 2004 ont eu l'occasion de la visiter – la mise en place de la ligne de bus 35, la piste cyclable à double sens des quais de l'Arve et la mise en zone 30 de la partie sud du quartier. En 2008, une partie du groupe de travail s'est à nouveau mobilisée pour dresser le bilan des réalisations et un nouveau rapport a vu le jour en 2009 («Cluse Roseraie, le retour»). Celui-ci revient sur les propositions restées en suspens et suggère des interventions pour améliorer les réalisations.

Julie Barbey  
[julie@geographis.ch](mailto:julie@geographis.ch)



Les défis en matière de mobilité ne manquent pas dans le quartier de Cluse Roseraie: 17'000 habitants (l'équivalent de Vevey ou de Bellinzone) et l'un des plus gros générateurs de trafic du canton, l'Hôpital cantonal et ses 6'000 employés, 3'000 visiteurs journaliers et 300'000 patients ambulatoires, sans compter les nombreux étudiants.

## Un plan de mobilité pour l'Hôpital

Le plus gros générateur de déplacements dans le quartier étant facilement identifiable – les HUG (Hôpitaux universitaires de Genève) – l'ATE propose à la direction de l'Hôpital, à la direction cantonale de la santé (DGS) et à la Ville de Genève de lancer une campagne de sensibilisation à l'intention des milliers de collaborateurs des HUG.

Couplée avec une campagne interne de l'Hôpital elle devient «Les HUG bougent écomobiles». L'enquête, effectuée auprès de 670 employés, montre qu'un peu moins de 50% des collaborateurs ont déjà un comportement écomobile. Il faut relever que près d'un collaborateur sur deux habite en France voisine. Des dépliants sont produits pour indiquer que les temps de déplacement à pied, à vélo ou en transports publics sont moins importants que ne l'imaginent les automobilistes, des itinéraires sont proposés. La campagne a débouché sur un plan de mobilité et lui a servi, en quelque sorte, d'accompagnement. (AR)

## Les succès de la démarche participative

**Fruits des réflexions du groupe de travail Écomobilité à Cluse-Roseraie, 39 propositions en faveur de l'écomobilité ont été mises en exergue dans le rapport publié en 1999. Le bilan, très positif, dressé au terme de dix années de travaux, peut se décliner en quatre domaines.**

### Une vaste zone 30

La zone 30 a mobilisé les énergies au début du processus. La volonté politique était manifeste et le projet a pu progresser rapidement. La mise en place ne s'est toutefois pas réalisée sans heurts. Une opposition du TCS exigeait que le boulevard de la Cluse, voie de circulation qui traverse le quartier, soit maintenue hors de la zone. Afin d'éviter une longue bataille juridique et politique susceptible de compromettre l'ensemble du projet, il fallut admettre un compromis. Une zone 30 cohérente pouvait alors se mettre en place sur l'essentiel des rues du quartier, y compris quelques grandes artères pénétrantes et fréquentées (rue de Carouge, rue Dancet).

Un premier bilan a révélé de nombreux éléments de satisfaction: la diminution manifeste des accidents, la fin des accidents graves, une réduction des vitesses mesurées sur des axes très fréquentés par les piétons et les écoliers.



*Mécontents de la suppression brutale des passages piétons, des habitants rétablissent des passages «sauvages», font pression sur les autorités, forcent la concertation et obtiennent le rétablissement de plusieurs d'entre eux. (Photo: groupe d'habitants)*

### La saga des passages piétons

On déplora toutefois une absence de concertation lors de la mise en place de la zone 30 et certaines décisions hâtives. C'est ainsi que plusieurs passages piétons, pourtant situés en des endroits sensibles à proximité des écoles, disparaissent à la faveur d'une application stricte du droit fédéral. Des réactions très vives des habitants et du groupe de travail amenèrent plusieurs corrections, ainsi qu'une réflexion qui souligna la nécessité d'aménagements complémentaires (coussins berlinois, rétrécissements de chaussées, contre-sens...). Lors de la concertation qui s'ensuivit, la notion de chemin de l'école fut retenue pour justifier le maintien de passages piétons alors que d'aucuns voulaient, trop rapidement, ne garder que celui devant l'école. (AR)

### Trois nouveaux parcs publics

Réussite phare et symbolique de la démarche, le parc des Chaumettes (voir page 6) s'est créé sur l'emplacement d'un ancien parking provisoire de l'Hôpital cantonal. Outre qu'il offre un nouvel espace de détente aux habitants, il a nécessité une importante modification du plan de circulation. Pour relier le parc au quartier et au groupe scolaire Micheli-du-Crest, une partie de l'espace a été récupéré sur la chaussée en fermant à la circulation un tronçon du boulevard de la Cluse, l'une des artères vitales du quartier et axe de transit. Le trafic à destination de l'hôpital ne passe désormais plus par les ruelles secondaires. Apprécié des habitants, le nouveau parc Prévost-Martin compte aussi parmi les réussites. Celui des Moulins-Reichlens est plus anecdotique. Néanmoins ces trois parcs répondent à une demande exprimée dans le sondage effectué au début de la démarche (voir page 3).



Porte d'entrée de la zone 30.



Le parc Prévost-Martin - situé à proximité de la place St François - est très apprécié des familles, des jeunes et des moins jeunes. C'est aussi l'amorce du futur «cœur vert» du quartier. (Photo: Claudio Merlini)

### Des rues changent de statut

Plusieurs projets de modération de la circulation automobile ont abouti à la faveur du changement de statut de plusieurs rues. Certaines ont été aménagées en zones de rencontre (rue des Peupliers, rue Leschot); d'autres ont été fermées à la circulation automobile (tronçon des rues Jean-Violette, Disserens, Barthémy-Menn et du boulevard de la Cluse); plusieurs ont vu leur sens de circulation être inversé (Leschot, Goetz-Monin). Demandés depuis de nombreuses années par les habitants ou devenus impératifs pour permettre une circulation accrue des tramways sur la rue de Carouge, axe central du quartier, ces aménagements ont fortement contribué à abaisser le trafic de transit parasite et de recherche de place de stationnement. Ils ont permis de créer de nouveaux espaces de détente et de rencontre.



La piétonnisation d'une portion de la rue Barthélémy-Menn additionne les avantages: sécurisation de l'accès à l'école de la Roseraie, suppression du transit dans les petites rues du quartier et création d'un espace sans voiture agréable pour les piétons et cyclistes.



La petite zone piétonne de la rue Jean-Violette a fortement changé le cadre de vie du secteur, devenu très agréable avec ses bistrotts et terrasses.

### Des incitations aux déplacements écomobiles

Les déplacements en vélo ont gagné en sécurité grâce à de nouvelles bandes cyclables, ainsi qu'à l'élargissement et à la mise en double-sens des pistes cyclables existantes. Deux importantes voies réservées aux cyclistes traversent maintenant le quartier. Des parcours alternatifs évitent les grands axes routiers et les relient. Par ailleurs, une nouvelle ligne de mini-bus interne au quartier dessert sur onze arrêts les différentes unités de l'hôpital cantonal. Le plan directeur des transports publics prévoit enfin d'amener l'importante ligne de bus no 1, qui ceinture de nombreux quartiers de Genève, à travers celui de Cluse-Roseraie répondant ainsi à une demande du groupe «Écomobilité à Cluse-Roseraie».

Jean-David Dallinge



Des quais pour la mobilité douce. Bien qu'axe de transit, les quais de l'Arve sont agréables pour les piétons et les cyclistes. Ceux-ci bénéficient d'une large piste cyclable à double-sens. Les piétons, eux, apprécient également l'aménagement car le flot de circulation est séparé de leur espace par une rangée de voitures, la piste cyclable et la rangée d'arbres. (Photo: Claudio Merlini)



La ligne 35, dite «des hôpitaux», est aussi une ligne de quartier pour les habitants à mobilité réduite.

## Parc des Chaumettes: un projet sur une génération

**Il y a 25 ans déjà, le terrain sur lequel se trouve le parc des Chaumettes fut classé en zone de verdure: le manque d'espaces verts au sein du quartier était déjà reconnu. Malgré cela, on s'est servi de cet espace pour installer un parking provisoire destiné au personnel de l'hôpital voisin.**

En 1998, le groupe de travail *Ecomobilité à Cluse Roseraie* est créé (voir historique page 3) et une première enquête qualitative confirme la demande de création d'un espace vert devant l'hôpital. La même année déjà, la Ville de Genève vote un crédit d'étude permettant l'organisation d'un concours d'architecture en vue de l'aménagement du parc.

Les habitants se mobilisent et font pression pour que le parc projeté soit d'un seul tenant, relié au quartier et à l'école Micheli-du-Crest voisine. Cette proposition, relayée par le groupe *Ecomobilité*, est retenue par la Ville. La concertation porte ses fruits!



*La piétonnisation du haut du boulevard de la Cluse - axe de transit à travers le quartier - et le remplacement d'un parc de stationnement par un parc public sont les éléments majeurs du nouveau du quartier.*

Mais cet espace public implique une réorganisation importante du plan de circulation: l'hôpital nécessite évidemment des conditions d'accès optimales. Le haut du boulevard de la Cluse (où circulait un transit important) passe en zone piétonne; une nouvelle rue remplace un dénivelé entre l'hôpital et le parc, permettant l'accès des ambulances.

En 2001, le jury du concours d'architecture désigne le projet lauréat: *Altitude 385* (bureau *Link*). Malgré une mobilisation populaire importante, le vote du crédit de réalisation se fait attendre et les premières oppositions au projet se manifestent. D'abord au sein du Conseil municipal, dont la majorité n'est pas tout de suite acquise au parc, puisqu'il faudra attendre 2003 et un lobbying important du groupe *Ecomobilité* pour que passe le vote favorable.

### Oppositions

Ensuite, à deux reprises, suite au dépôt des demandes d'autorisation de construire en 2002 et 2004, les recours des associations pro-automobiles - dont le TCS - bloquent le projet aux motifs qu'il supprime quelques places de stationnement et diminue l'accessibilité en voiture du quartier. Les habitants et associations intensifient encore leur présence en politique et dans les médias.

Les recours sont définitivement rejetés en mai 2005 et les travaux peuvent commencer en novembre de la même année. Quatre ans plus tard, le 12 juin 2009, le parc est inauguré. Un espace vert enfin disponible pour les habitants, qui offre également de larges surfaces de jeux, un prolongement du préau pour les écoliers ainsi qu'un trait d'union entre l'hôpital et le quartier.

Mais l'aménagement est encore perfectible: différentes propositions des habitants ont déjà été soumises aux autorités. Il s'agit notamment d'améliorer l'accès au parc pour les personnes à mobilité réduite, de délimiter plus clairement le parc des espaces de circulation pour améliorer la sécurité des enfants et de réduire l'impact visuel de l'imposant mur en béton entre l'hôpital et le parc. Espérons que la



*Le 20 septembre 2002, mobilisation de plus de 200 élèves de l'école Micheli-du-Crest et de leurs parents qui chantent la chanson du «parc de mes rêves» et décorent le parking provisoire.*

démarche participative permettra une nouvelle fois d'améliorer les Chaumettes en moins de vingt ans, cette fois-ci.

Julie Barbey  
julie@geographis.ch ■



*Le 12 juin 2009, le jour de l'inauguration, les familles s'approprient le parc.*

# Un bémol dans le processus participatif

**On ne peut évidemment que se réjouir de plusieurs réalisations et autres aménagements qui ont répondu à l'objectif initial: améliorer la qualité de vie dans le quartier. Le trafic automobile de transit est maîtrisé, plusieurs espaces de rencontre ont été récupérés sur la chaussée, un vaste parc est né sur l'emplacement d'un parking provisoire, on se déplace plus facilement à vélo dans le quartier. Pourtant...**

Pourtant, d'un travail de bilan mené par le groupe de travail en 2009, il se dégage le sentiment que le projet est encore inabouti. Certains projets sont toujours en dormance. Paradoxalement, on doit citer ici un périmètre au centre du quartier à l'origine depuis les années quatre-vingts de plusieurs initiatives et luttes des habitants pour la sauvegarde d'un parc, la rénovation d'un ensemble bâti de caractère et la fermeture d'une place à la circulation. Malgré un concours qui s'est préoccupé de l'ensemble des divers espaces du périmètre, l'aménagement définitif tarde à se concrétiser. On soulignera toutefois la complexité du dossier qui implique d'importantes dépenses, notamment pour la rénovation d'une bâtisse protégée et la réhabilitation d'un petit parc. Il n'est pas certain ensuite, qu'à l'aune des différentes réalisations, la population du quartier perçoive réellement la cohérence du projet. Certes, le trafic automobile a été dans une large mesure pacifié avec la zone 30 et les aménagements afférents; la fermeture de ruelles, un nouveau parc relèvent d'interventions très visibles. Mais à l'échelle d'un vaste quartier, ces différentes réalisations représentent les pièces dispersées d'un

puzzle qu'on peine à achever.

Pourtant, permettre de percevoir la cohérence de la démarche peut contribuer à une vraie prise de conscience et induire des changements de comportement dans la population. Par exemple, de nombreux petits espaces ont été récupérés sur la chaussée à la faveur des aménagements liés à la zone 30. Parfois, ils ont permis de végétaliser certaines artères ou de créer des zones de stationnement pour les deux roues. Le plus souvent, simplement délimités par des potelets et un marquage jaune, ces espaces semblent n'appartenir à personne, alors qu'il serait possible d'y élargir les trottoirs, d'embellir les rues, d'y prévoir un parcage cohérent pour inciter à l'utilisation des vélos dans le quartier.

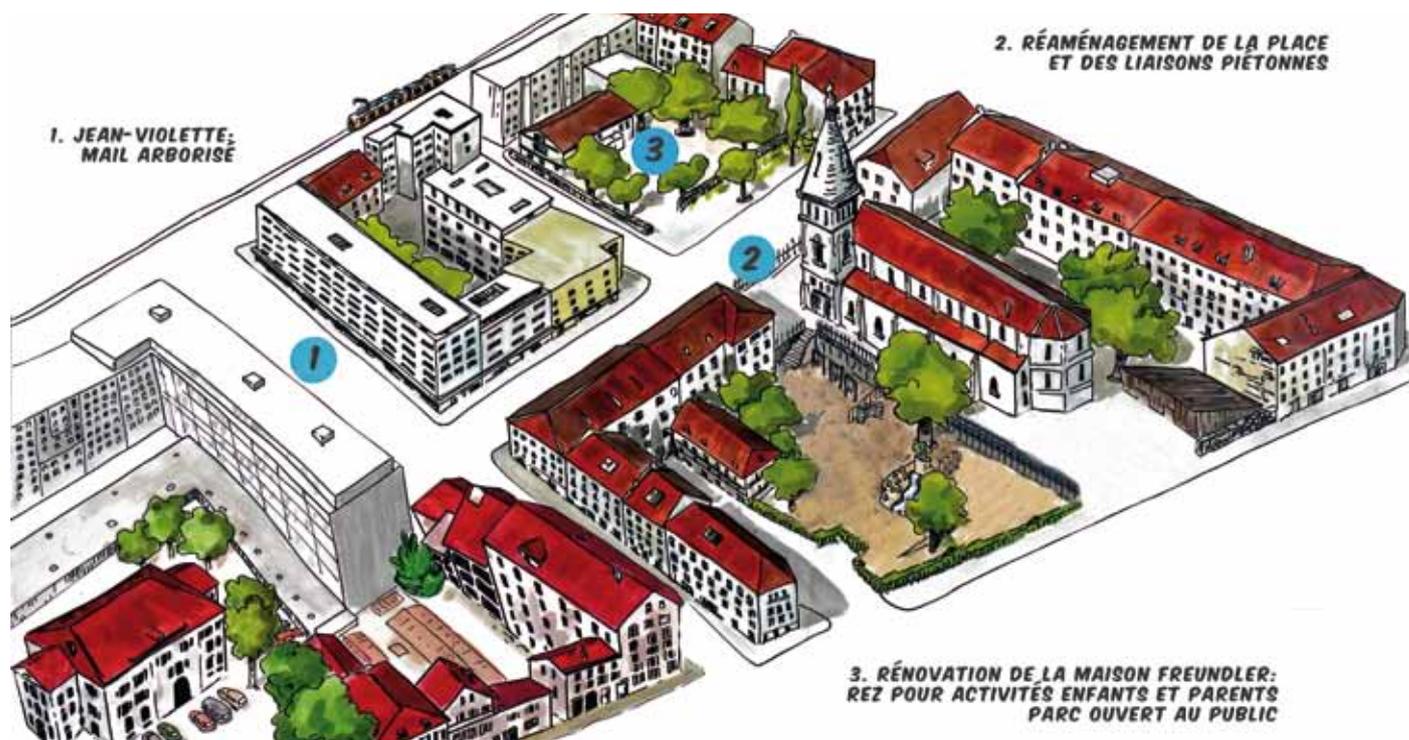
## Un goût d'inachevé

Dans la durée, et au-delà de l'enthousiasme des premières années, les autorités ont peiné à entretenir le processus participatif; à des moments clés, il a été oublié. D'une entité qui comprenait des acteurs provenant de différents horizons, le groupe s'est révélé à géométrie variable, pour ne comprendre finalement que quelques passionnés. Il ap-

paraît clairement que les modalités de ce type de démarche et notamment sa durée, doivent être mieux définies et respectées pour garantir une participation régulière des décideurs et services responsables.

On peut regretter enfin le peu de publicité qui aura été fait autour d'un projet de promotion de l'écomobilité dans une zone a priori peu propice à cette démarche. L'expérience aurait pu s'avérer exemplaire pour d'autres quartiers de la ville. On pourrait, par exemple, mieux profiter des totems d'entrée dans la zone 30 pour rappeler que l'on accède à un quartier qui défend les principes d'écomobilité. Il a donc manqué une vraie détermination politique sur le long terme pour faire aboutir un projet global. En 2009, ces éléments ont amené le groupe à rédiger un document de référence qui énumère les différents projets non aboutis. Ce document a été remis officiellement aux autorités municipales lors de l'inauguration du parc des Chaumettes. Il ambitionne aussi de donner un second souffle au projet afin de tendre vers une démarche pleinement cohérente.

Jean-David Dallinge  
mq.plainpalais@fase.ch ■



## Un quartier qui bouge!



Inauguration de la zone 30 à l'école de la Rose-raie, en 2004.

À la fin des années 90, le quartier de la Cluse-Roseraie s'est mobilisé, à l'initiative de l'ATE, en vue d'obtenir une amélioration de son cadre de vie en promouvant l'écomobilité.

Une démarche d'autant plus opportune qu'elle concernait un quartier à forte densité d'habitants (17'000 personnes y résident) et aux activités multiples (plus de 13'000 emplois).

Au préalable, les habitants avaient déjà réussi, grâce à leur détermination, à faire en sorte que les belles bâtisses en pierre du XIXe siècle de la rue Jean-Violette, condamnées à la démolition par leurs propriétaires, soient finalement préservées.

Une ancienne et bien légitime revendication des habitants restait toutefois sans réponse de la part des Autorités, à savoir la création d'une zone verte de qualité au cœur du quartier. Situation d'autant plus incompréhensible qu'il existait une grande parcelle goudronnée, située devant l'Hôpital et propriété de l'Etat de Genève, classée en zone de verdure depuis 1985 et qui était affectée... au stationnement des véhicules du personnel de l'Hôpital!

Aussitôt élu au gouvernement de la Ville de Genève, en 1999, j'ai donc proposé au Canton de transférer à la Ville de Genève

la maîtrise foncière de cette parcelle, en vue de transformer ce lieu en un parc d'un seul tenant, véritable trait d'union entre le quartier et l'hôpital. Un crédit d'étude du Conseil administratif a aussitôt été soumis au Conseil municipal pour obtenir les fonds nécessaires à cette métamorphose. Cette démarche s'inspirait, pour l'essentiel, des suggestions formulées par le groupe de travail mis sur pied par l'ATE et la Maison de quartier qui comprenait des représentants des associations, des habitants, des administrations cantonales et communales, de l'hôpital, etc.

Si l'on peut saluer l'engagement de la direction de l'hôpital dans le soutien de ce projet, ainsi que l'enthousiasme des habitants relayé par les animateurs de la Maison de quartier de Plainpalais, on regrettera toutefois les blocages politiques qui ont surgi au sein du Conseil municipal, ainsi que les oppositions juridiques qui se sont manifestées devant les tribunaux, qui ont eu pour effet de retarder ces réalisations.

Finalement, la mobilisation des habitants n'aura pas été vaine puisque le Conseil municipal acceptera de voter les premiers crédits nécessaires à la création du parc en février 2003, année durant laquelle les tribunaux rejeteront le recours formulé par le TCS.

D'autres recours seront également rejetés en 2004, et ce n'est ainsi qu'en novembre 2005 que le premier coup de pioche pourra finalement être donné, permettant d'inaugurer la première étape du parc en 2007.

La réalisation de ces travaux, terminés en juin 2009, s'inscrit dans la mutation d'un quartier qui a vu plusieurs de ses rues transformées en zones de rencontre ou en zones piétonnes, comme la rue des Peupliers, la partie étroite de la rue Jean-Violette, le haut de la rue Vignier, la rue Leschot, la rue des Sources, pour ne citer que les plus emblématiques.

L'installation d'une zone 30 km/h complètera ce dispositif.

Cette expérience démontre, de manière convaincante, les résultats probants auxquels une démarche participative en matière d'aménagement d'un quartier permet d'aboutir.

Christian Ferrazino

Ancien Maire de la Ville de Genève ■

*St François éphémère. Christian Ferrazino avait mis en place des «événements éphémères» qui permettaient d'animer ou de tester des lieux appelés à changer de fonction. Ici, la place St François, futur «cœur vert» du quartier (voir page précédente)*

