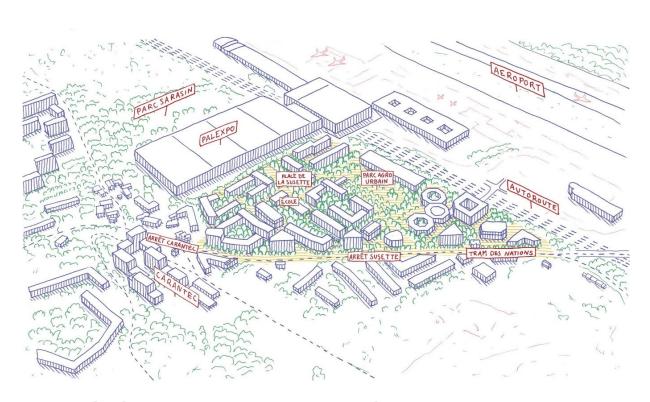
# **Grand Projet Grand-Saconnex**



# SCHEMA DIRECTEUR DU QUARTIER DE « LA SUSETTE »

**NOVEMBRE 2024** 







Le présent document a été élaboré sous le pilotage de l'office de l'urbanisme de l'Etat de Genève et de la Commune du Grand-Saconnex.

#### **PILOTAGE**

Camille Lanoir, chef de projet DT-OU

Christian Exquis, urbaniste-conseil, chef de projet délégué Grand-Saconnex

#### **MANDATAIRES**

Urbanisme, Concertation et Foncier:

TRIBU architecture SA, Lausanne

Paysage:

Verzone Woods architectes Sàrl, Vevey

Environnement:

ECOTEC Environnement SA, Genève

Mobilités:

UrbanMoving Sàrl, Lausanne et TRANSITEC SA, Genève

MISE EN PAGE

TRIBU architecture SA

Novembre 2024

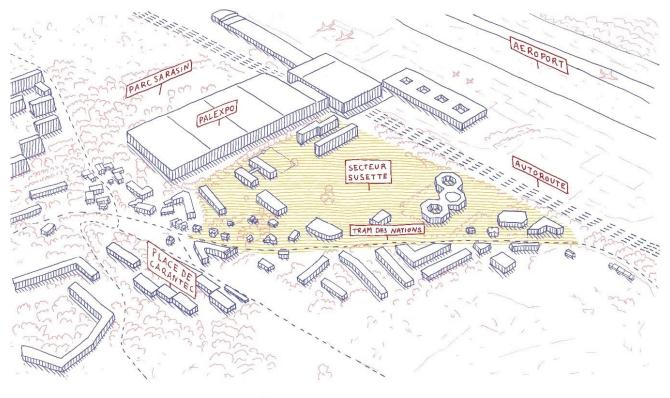
# **Sommaire**

SCHEMA DIRECTEUR5			
I.INTRODUCTION5			
A.Contexte6			
B.Schéma directeur de 201917			
C.Charte Quartiers en transition			
D.Concertation et scénarios22			
E.Image directrice31			
F.Portée du document32			
II.PRINCIPES DIRECTEURS33			
A.Urbanisme et patrimoine39			
B.Affectations et vie de quartier51			
C.Triptyque eau-sol-arbres63			
D.Mobilités			
E.Environnement et climat			
F.Réalisation93			
G.Prise en compte des objectifs issus de la concertation98			
III. MISE EN ŒUVRE			
A.Répartition des droits à bâtir107			
B.Planification de détail et découpages opérationnels			
C.Hypothèses en suspens			
IV.ÉVALUATION « QUARTIERS EN TRANSITION »119			
A.Synthèse générale120			
B.Points forts du quartier124			
C.Points d'attention du quartier124			
ANNEXE 1 – CONCERTATION			
I.Synthèse de la concertation			
ANNEXE 2 - RAPPORTS « TECHNIQUES »			
I.Vue globale de l'analyse « Quartier en transition »			
II.Mobilité211			
III.Environnement			
IV.Foncier			
ANNEXE 3 - CARTES ET ILLUSTRATIONS297			

Schéma directeur « La Susette »

# **SCHEMA DIRECTEUR**

# **I.INTRODUCTION**



# A. Contexte

Le développement du secteur de la Susette s'inscrit dans la dynamique du grand projet Grand-Saconnex, qui vise à mettre en œuvre les objectifs du plan directeur cantonal 2030, notamment en matière de construction de logements.

La réduction du déficit de logements constatée sur le canton de Genève, conformément aux objectifs du Grand Genève, la production d'une offre de logements correspondant aux besoins de la population (contrôle des prix, notamment), tout en garantissant la création de quartier de qualité à hautes ambitions sociales et environnementales constituent en effet des enjeux clés de l'aménagement du territoire à l'échelle cantonale.

#### Lecture du site

La commune du Grand-Saconnex est un territoire oscillant entre plusieurs dualités. Elle se trouve entre ville et campagne (hameaux villageois et exploitations agricoles à proximité directe de la grande ville), entre urbanité et périurbanité (présence de nombreuses villas à côté des grandes barres de logements), entre local et international (quartier très local à côté des institutions internationales et l'aéroport), entre Suisse et France (une commune à la frontière Suisse-France traversée par une route de transit).

Ce qui pourrait sembler être un collage subit aux premiers abords, fait aussi la richesse du Grand-Saconnex. C'est une commune avoisinant la ville de Genève, à proximité de la nature, avec une richesse socio-culturelle, économique et naturelle

Le secteur de la Susette possède également cette apparence de collage, où de nombreuses affectations cohabitent. Le site, d'une surface d'environ 15 hectares, est entouré sur deux de ses trois côtés par une limite nette et impénétrable, au sud-ouest se trouve le bâtiment principal de Palexpo et au nord-ouest l'autoroute et l'aéroport. Ainsi, le site s'ouvre naturellement sur son coté est, sur la Route de Ferney. Celle-ci est habitée par une série de volumétries et d'affectations disparates, comme des petites maisons contiguës, un garage, une station essence, une sculpture, des surfaces de bureaux et même l'ancienne douane de 1897. Cette série de bâtiments tient à l'écart l'intérieur du site qui est occupé en grande partie par un usage agricole. Des affectations variées se situent au bord du champ, telles qu'un hôtel quatre étoiles, un cimetière, un « centre de voirie, horticole et de secours », des garages, un parking et des surfaces de bureaux.

De plus, le secteur de la Susette possède plusieurs éléments paysagers de qualité, le site est légèrement en pente et offre une vue remarquable sur le Jura. Entre Palexpo et le site, au nord-ouest, se trouve la Voie-de-Moëns qui est un cheminement historique avec une végétation bien conservée qui reliait le village à Moëns en France.

Cette diversité d'acteurs, d'usages et d'éléments existants confère une identité unique au site, comme une mémoire de l'évolution de ce territoire qui a répondu au fil du siècle à de nombreux besoins différents. Cette lecture mérite d'être prise en compte dans le développement du projet, pour venir recoudre la présence de ces éléments existants qui parfois dialoguent peu entre eux.

Le secteur de la Susette possède les caractéristiques clés pour le développement d'un nouveau quartier. Il est localisé proche du centre-ville de Genève, des institutions internationales et de la France voisine. Il est bien desservi par la gare de l'aéroport de Genève située à proximité ainsi que par l'extension du tram Nation – Le Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire. Le secteur possède une importante zone à bâtir non-construite d'un seul tenant qui permet une grande liberté pour développer un quartier de qualité tout en respectant les spécificités existantes du site.

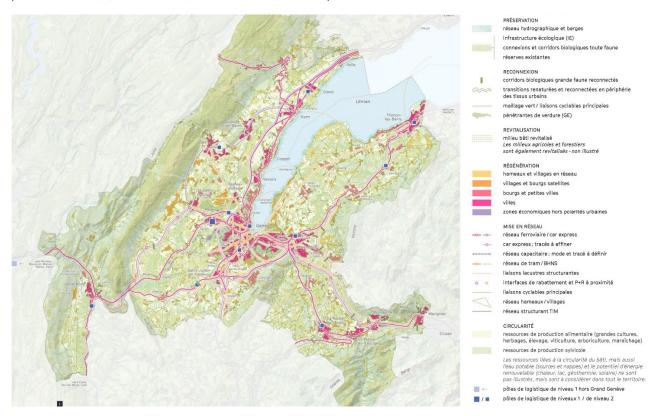
# Planification supérieure

Le secteur de la Susette doit respecter les orientations de plusieurs planifications supérieures, en voici un aperçu.

#### VTT – Vision territoriale transfrontalière

La Vision territoriale transfrontalière vise à concevoir et planifier l'aménagement futur du Grand Genève. Elle s'efforce de préserver la biodiversité et les ressources naturelles, tout en aidant à combattre et s'adapter au changement climatique. Elle s'appuie sur trois principes fondamentaux : le ménagement du territoire, en particulier le renforcement des conditions de développement du vivant, le renouvellement de ce qui est déjà là, et l'hybridation généralisée, pour amplifier les services rendus par chaque mesure déployée sur le territoire.

Le secteur Susette se trouve dans une zone de régénération en ville. Pour ce type de zone les stratégies sont les suivantes : la zéro artificialisation du sol, la primauté du vivant, la rénovation, la réaffectation et le réemploi



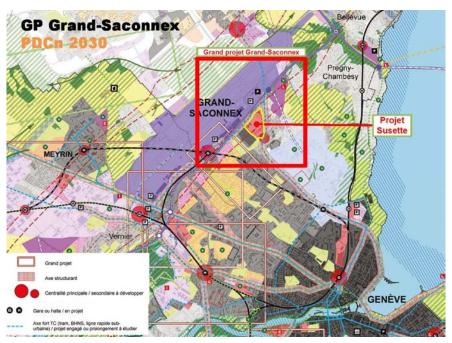
Carte de synthèse de la vision territoriale transfrontalière

#### PDCn 2030 - Plan directeur cantonal 2030

Le PDCn 2030 définit plusieurs secteurs de « grands projets » pour les territoires à fort potentiel de mutation. Le grand projet « Grand-Saconnex » englobe une série de planifications dont celle de la Susette, qui a pour objectif d' « Aménager un nouveau quartier mixte sur le secteur de la Susette, par la construction de logements, d'équipements et d'activités diverses en renouvellement urbain ».

Ces orientations sont proposées pour le quartier :

- Secteur de renouvellement urbain à requalifier et à densifier pour atteindre l'objectif d'une ville compacte
- Mixité entre logements et activités à rechercher
- Qualité urbaine avec des maillages en relation avec l'environnement
- Ambition sur le stationnement car site bien desservi



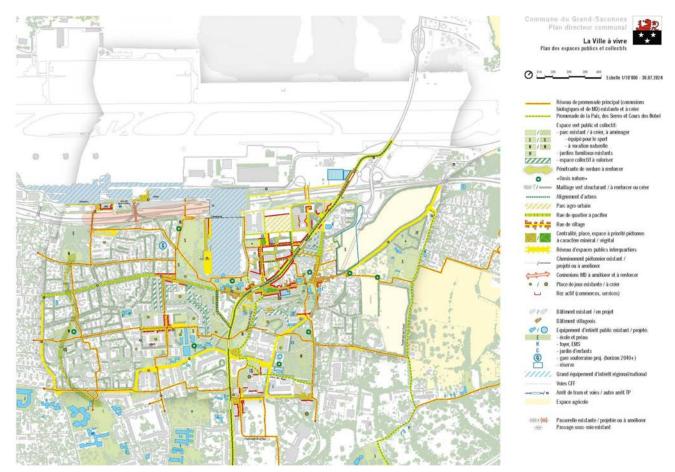
Extrait de la carte du PDCn 2030 cadré sur le secteur de la Susette

#### Plan climat cantonal 2030

Le Plan climat cantonal 2030 de Genève a pour objectif de « Réduire les émissions de gaz à effet de serre sur son territoire de 60% d'ici 2030 par rapport à 1990, et viser la neutralité carbone pour 2050 » et de « s'engager à maîtriser les conséquences des changements climatiques, leurs effets étant déjà perceptibles ». Pour répondre à ces objectifs ambitieux, une série de mesures et de principes sont mis en place à l'échelle du canton. Le schéma directeur de la Susette a pour ambition d'être un quartier exemplaire dans la mise en œuvre de ces mesures et principes. La transcription de ces objectifs est intégrée dans la démarche « Quartiers en transition ».

#### PDCom – Plan directeur communal du Grand-Saconnex (en cours d'élaboration)

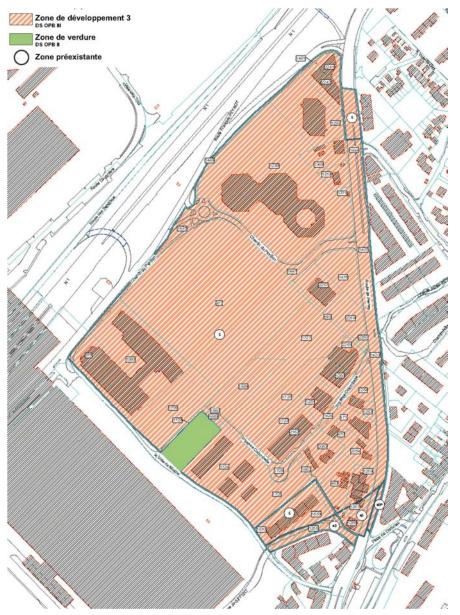
Le PDCom du Grand-Saconnex se positionne en réponse aux objectifs du PDCn 2030 et détaille une série de mesures à mettre en place sur le territoire. En supplément des premières intentions du PDCn 2030, le PDCom détaille le quartier comme une nouvelle centralité en lien avec la place Carantec et l'arrêt du tramway. Le PDCom désire faire du quartier de la Susette un quartier exemplaire en termes écologique et social, notamment avec l'intégration d'un parc agrourbain.



Plan des espaces publics et collectifs du PDCom du Grand-Saconnex. Le projet du quartier de la Susette, comme proposé dans ce document, y est intégré.

#### PZ - Plan des zones

Le 25 janvier 2024 le Grand Conseil a adopté la « modification des limites de zone (MZ) de la Susette ». Le secteur qui était anciennement majoritairement en « zone de développement industrielle et artisanale » est passé en « zone de développement 3 » ainsi qu'une « zone de verdure » sur le périmètre du cimetière. Cette modification de zone permet de réaliser des logements et impose le respect de la loi générale sur les zones de développement (LGZD).

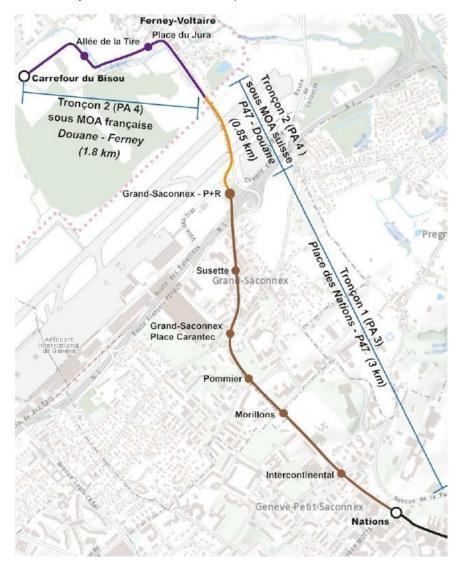


Plan de la modification des limites de zones pour le secteur de la Susette

## Développements connexes

#### Tramway Nations Grand-Saconnex

A l'horizon 2024, le tramway 15 sera prolongé de la place des Nations au Grand-Saconnex et à terme jusqu'à Ferney-Voltaire. Deux arrêts sont situés à proximité du secteur de la Susette sur la Route de Ferney. L'arrêt « Carantec » au sud du site, et l'arrêt « Susette » à l'est du site. Ces deux arrêts, et en particulier celui de Carantec, constituent des accroches importantes pour le futur quartier. Le réaménagement de la route de Ferney permettra de transformer la césure que constitue aujourd'hui cette route en un espace de vie et de rencontre.



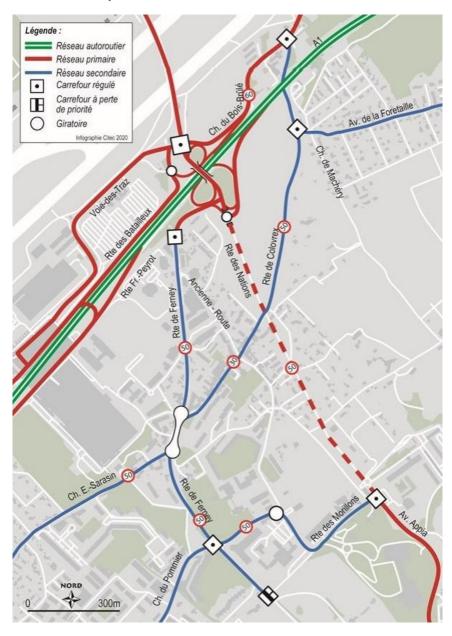
Tracé du futur tramway et secteurs de planification

# Le tunnel de la Route des Nations et la jonction autoroutière du Grand-Saconnex (JAG).

La route des Nations est une nouvelle infrastructure routière qui sert à relier l'autoroute au quartier des organisations internationales et à la route de Lausanne. Elle a nécessité le réaménagement de la jonction autoroutière du Grand-Saconnex (JAG) et cette dernière permettra d'anticiper l'élargissement planifié de l'autoroute à trois voies dans les deux sens de circulation, entre l'aéroport et le Vengeron.

Ces infrastructures permettent de réduire le trafic de transit sur les communes du Grand-Saconnex et de Pregny-Chambésy, de développer la desserte des transports collectifs, d'optimiser et de sécuriser les conditions de circulation pour la mobilité douce.

La route de Ferney verra diminuer son trafic motorisé de l'ordre de 40%.



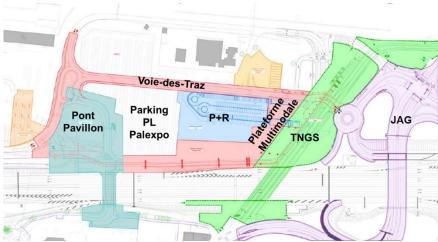
Hiérarchie du réseau, après la mise en service de la route des Nations et du tramway des Nations

#### Pont Pavillon

Le pont Pavillon vise à remplacer le pont cintré dont la réfection serait trop coûteuse. Outre le rebroussement par-dessus l'autoroute, il permettra de desservir le quartier de la Susette et le nouveau pôle multimodale en lien avec le tram et le P+R. Des voies spécifiques seront aménagées pour les bus et les mobilités actives en plus d'une route en double sens pour le trafic individuel motorisé.



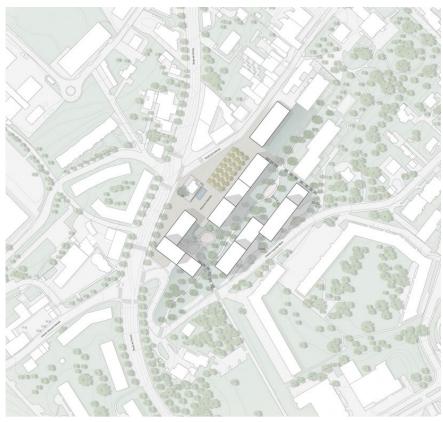
Planification temporaire du Pont Pavillon



Planification temporaire des projets au nord de l'autoroute

#### Carantec

Situé au sud du site, en face du nouvel arrêt de tramway, le quartier de Carantec accueillera environ 300 logements, 4400 m2 destinés à des activités, une salle communale et des espaces publics.



Plan de la Place Carantec, projet de Group8

#### Promenade des parcs

La promenade des parcs permet de relier les parcs communaux par une voie dédiée principalement aux mobilités douces.

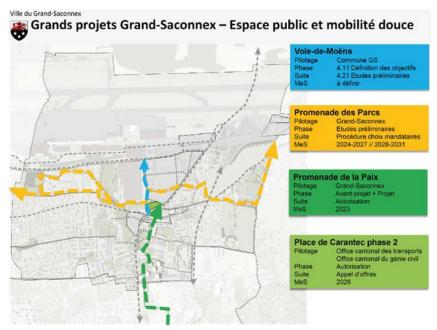


Schéma du réseau principal de mobilité active planifiée au Grand-Saconnex

## Historique de l'élaboration du schéma directeur

Le schéma directeur de la Susette 2023 s'inscrit comme évolution des études et du schéma directeur 2019 déjà réalisés, qui portaient sur un périmètre légèrement réduit et ne prenaient pas en compte le développement de la pointe nord.

#### Schéma directeur 2016-2019

« Un processus itératif d'ateliers-tests, au cours duquel ont été mobilisés pendant tout un semestre trois équipes de conception composées d'architectes, urbanistes et paysagistes, des experts en mobilité, environnement, sociologie urbaine et programmation économique, les élus de la Commune (représentants du CA et du CM), les propriétaires du secteur ainsi que les voisins, l'ensemble des acteurs du secteur, des étudiants en urbanisme et les voisins de la commune. » Ce processus a permis de faire émerger des principes d'aménagement partagés qui ont servi de bases au développement du schéma directeur 2019.

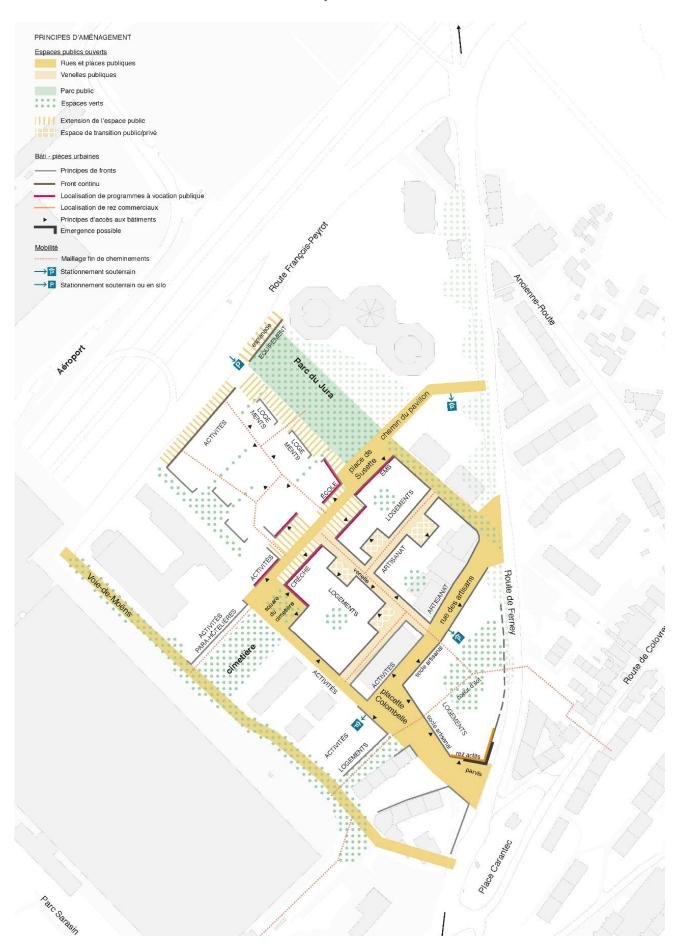
Le schéma directeur, rédigé par le bureau Urbaplan, intègre les différentes réflexions de l'étude-test et propose des principes directeurs pour le quartier et pour l'élaboration des plans localisés de quartier (PLQ). Ce premier schéma directeur a été élaboré en partenariat avec le Canton, la Commune et grâce à la concertation des principaux propriétaires.

#### Actualisation du schéma directeur de la Susette 2023-2024

Après la validation du schéma directeur 2019, une série de nouveaux éléments sont venus s'ajouter à la planification du secteur de la Susette. Ces éléments remettaient en question la planification proposée par le schéma directeur 2019 et son actualisation était nécessaire pour mieux les intégrer. Les éléments en question sont :

- Le périmètre de la modification de zone qui intègre notamment la pointe nord dans le quartier de la Susette
- La mise à jour du plan directeur communal avec l'intégration d'un parc agrourbain dans le périmètre de la Susette
- Les nouvelles courbes de bruits admissibles de l'aéroport, modifiant les secteurs d'implantation des affectations

# Illustration du schéma directeur 2019 - Urbaplan



# B. Schéma directeur de 2019

Le schéma directeur 2019 (SD 2019), rédigé par le bureau Urbaplan, intègre les différentes réflexions de l'étude-test et propose une série de principes directeurs afin de cadrer l'élaboration des PLQ. Ce premier schéma directeur a été élaboré en partenariat avec le Canton, la Commune et en concertation des propriétaires principaux.

Un des objectifs principaux du SD 2019 pour le périmètre de la Susette était de faire dialoguer le quartier avec son contexte. Le SD 2019 reconnaissait un tissu d'activités hétérogènes qui se développe le long des limites du périmètre et une poche agricole restée libre au centre. Le quartier existant est reconnu pour sa qualité d'accessibilité depuis le centre-ville de Genève, l'aéroport et les organisations internationales. Il jouit ainsi d'une situation stratégique, bénéfique tant pour les activités que pour les futur-e-s habitant-e-s.

Ce paragraphe tiré du SD 2019 résume bien la position prise :

« Ainsi, l'enjeu lié au projet de la Susette est de réussir à valoriser ces atouts pour contre balancer les contraintes importantes qui y sont associées (nuisances sonores, environnement difficile lié à la proximité de l'autoroute et de la façade logistique de Palexpo, ...). Le quartier, tant par sa programmation et ses usages que par ses qualités formelles, doit développer une identité forte répondant à cette situation à la fois exceptionnelle, mais faite de contraintes. Le développement du secteur doit permettre de raccrocher ce secteur, aujourd'hui en frange du territoire communal, au reste de la ville, d'offrir des espaces conviviaux, malgré la présence de Palexpo et de l'autoroute, et d'assurer l'animation du secteur au travers d'une mixité s'appuyant sur les activités déjà présentes sur le site et sur de nouvelles fonctions à inventer. »¹

#### **Urbanisme**

Le projet du SD 2019 reposait sur la création d'un maillage d'espace public qui organisait l'espace urbain du quartier tout en se connectant avec le reste de la ville le long de la route de Ferney. Ces espaces publics étaient pensés en complément à Carantec, place majeure du périmètre de réflexion.

La place de la Susette, qui était située à la hauteur du coude de l'actuel chemin Pavillon, constituait le cœur du quartier. Cette polarité était marquée par la concentration des programmes publics et de services de quartier. Cette place se prolongeait en direction de l'aéroport sur le Parc du Jura. Ce parc offrait une vue sur le grand paysage et un accès à la nature pour les habitant·e·s du quartier.

Des placettes complémentaires étaient aménagées au croisement des différentes rues, et répondaient à leur contexte environnant.

La hauteur des gabarits variait, plus basse le long de la Route Ferney et plus élevée en direction de l'aéroport.

-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Schéma directeur 2019

#### **Affectation**

Le maillage d'espace public définissait plusieurs pièces urbaines indépendantes ayant des densités et des vocations complémentaires. La pièce urbaine au nord, située entre l'hôtel et Octagon, avait pour vocation d'être un quartier d'habitation. Une façade d'activité le long de la Route François Peyrot permettait de protéger le quartier du bruit de l'autoroute et de l'aéroport. Les autres pièces urbaines plus au sud étaient des quartiers mixtes d'activités et de logements. Elles s'ouvraient sur les différents espaces publics et se mettaient en lien avec la route de Ferney. Dans la rue des artisans (Impasse Colombelle), la polarité artisanale était conservée et développée dans les nouveaux bâtiments.

#### Mobilité

La majorité du quartier était réservée à la mobilité douce à l'exception de quelques fragments de rues permettant d'accéder aux activités. Un réseau de mobilité était aménagé à travers les espaces publics principaux afin de favoriser une perméabilité à travers toutes les pièces urbaines.

Les rues croisaient la Route de Ferney à la hauteur des arrêts de tramway et de la place Carantec, permettant un accès à une grande offre de transports publics différents.

Les TIM étaient concentrés sur les franges du quartier afin de minimiser les impacts en matière de bruit, de qualité de l'air et de diminuer les nuisances au sein du quartier. Ainsi le stationnement était aménagé à proximité de la route de Ferney et de la route François-Peyrot. Le stationnement était mutualisé selon les besoins des différents acteurs.

#### **Environnement**

Le SD 2019 avait pour ambition de développer un quartier durable. Sur le plan énergétique, il voulait favoriser l'implantation de bâtiments et d'installations à hautes performances énergétiques et la maximisation des sources énergétiques renouvelables, notamment par l'intégration du réseau GeniLac au quartier.

Sur le plan environnement et nature, les mouvements de terre étaient réduits au minimum et les surfaces en pleine terre étaient privilégiées. Les eaux pluviales étaient gérées de manières naturelles par l'utilisation de noues, de bassins de rétentions et de toitures végétalisées. Au centre du quartier, une continuité végétale et écologique était aménagée reliant le parc Sarasin et le secteur Prédu-Stand.

Finalement, en termes de protection des nuisances, le SD 2019 mettait l'accent sur la réduction des nuisances provenant de l'aéroport et de l'autoroute par l'implantation de bâtiments écrans le long du front nord.

# Appréciations du schéma directeur de 2019

Le schéma directeur 2019 proposait un projet de grande qualité, il cherchait à faire le lien avec le contexte environnant existant tout en répondant aux différents objectifs environnementaux d'économie du sol et de mixité. Cependant, comme les objectifs et les contraintes du périmètre ont évolué, le SD 2019 est devenu obsolète et a dû être retravaillé.

Grâce à la qualité et à l'exhaustivité de la réflexion du SD 2019, il a constitué la base du travail pour le schéma directeur 2024. Certains textes du SD 2019 ont été réutilisés dans le présent document. Les grands principes ont été conservés tout en les faisant évoluer afin de répondre aux nouveaux objectifs cantonaux et communaux.

# C. Charte Quartiers en transition

La démarche Quartiers en transition matérialise l'ambition du Canton de Genève de planifier des quartiers tournés vers les enjeux de transition écologique et de solidarité. Il vise un cadre de vie de qualité et durable aux habitant·e·s. L'ambition de cette démarche consiste à asseoir nos objectifs de qualité et de durabilité sur des bases communes et partagées pour modeler une ville qui intègre la primauté des ressources et du vivant au cœur du projet.

La démarche Quartiers en transition, portée par l'office de l'urbanisme en partenariat avec l'office cantonal de l'environnement, poursuit les buts suivants :

- Proposer des objectifs ambitieux sur toute la ligne de vie d'un projet urbain
- Évaluer un quartier à différents stades de planification et y apporter les adaptations nécessaires
- Assurer la traçabilité des choix qui guident la vie du projet
- Proposer une charte et des outils d'aide à la conception

#### La charte

La charte est un document-cadre qui fixe le plus en amont possible le « cap » à suivre et les ambitions de qualité et de durabilité idéales pour certains quartiers genevois faisant l'objet d'une planification (en renouvellement urbain ou en extension en zone agricole), allant généralement au-delà des exigences légales minimales applicables.

Elle propose 3 postures principales :

- Un quartier identitaire et vivant
- Un quartier résilient et écologique
- Un quartier du vivre ensemble et du partage

Ces postures se déclinent en enjeux qui sont de portée stratégique et globale. Ces enjeux sont ensuite précisés à travers des objectifs clairs et synthétiques.

 La charte a été utilisée comme support à la concertation afin d'orienter les objectifs des participants vers la durabilité et la qualité

#### L'outil d'évaluation

L'outil d'évaluation précise les enjeux de la charte et détermine, pour chaque objectif, un nombre limité d'indicateurs avec des seuils minimaux (quantitatifs et/ou qualitatifs) pour inscrire un quartier dans les ambitions de la charte. Il sert avant tout d'outil d'aide à la conception, favorisant les discussions et les pesées d'intérêt.

 L'outil d'évaluation a permis d'évaluer les différents scénarios produits et d'orienter l'image directrice et le schéma directeur vers une meilleure prise en compte de l'ensemble des objectifs

I.INTRODUCTION - Charte Quartiers en transition

# D. Concertation et scénarios

Le principe de la concertation est un élément central dans ce processus d'actualisation du schéma directeur « Susette ». Si le schéma directeur 2019 avait déjà intégré une démarche de concertation, celle-ci s'était limitée principalement aux propriétaires. Impliquer la population dans le développement d'un projet à travers une démarche de concertation permet de définir des objectifs qui défendent au mieux les intérêts publics. L'apport citoyen oriente la planification afin de tenter de répondre aux attentes de la population et des propriétaires. Si les processus décisionnels habituels restent en place, cette démarche publique permet d'enrichir le projet et de mieux le penser.

A l'aide d'ateliers, cette démarche de concertation a eu pour but de définir une série d'objectifs afin de nourrir l'actualisation du schéma directeur.

Une cellule de concertation a été constituée de personnes concernées par la vie de la Commune (habitant membre d'une association, ancienne conseillère communale, travailleur social). Son rôle a été d'accompagner la démarche de concertation de manière continue et de fournir un regard critique extérieur aux processus proposés par les mandataires avec la connaissance du lieu et des enjeux communaux. La première action de la cellule a été de valider une charte de concertation, qui a fait office de guide et de repère tout au long de ces démarches. Si cette charte acte des valeurs communes, elle a servi également de contrat pour les institutions, leur imposant de prendre en compte les débats et réflexions des démarches de concertation dans le développement du projet et dans leurs décisions. La cellule a accompagné l'ensemble du processus et s'est réunie à sept reprises.

Deux séances d'informations se sont tenues afin d'annoncer aux personnes concernées le début des démarches et les ambitions du projet. La première séance, du 1<sup>er</sup> mars 2023, était destinée aux propriétaires de terrains dans le secteur alors que la deuxième séance, du 22 mars 2023, était publique. Ces séances ont également permis d'adresser une première série de préoccupation des personnes conviées.

A la suite de ces séances d'informations, trois ateliers participatifs se sont déroulés, ouverts aux propriétaires, aux habitant·e·s et aux personnes concernées.

#### **Ateliers publics**

#### Atelier participatif du 1er juin 2023

Le premier atelier participatif a commencé par une visite du site, afin d'avoir une lecture commune du secteur. Cette balade a été l'occasion d'aborder concrètement la question du bruit et des ambiances sonores dans les différents contextes et environnements de ce périmètre. Les principes du schéma directeur de 2019 ont été rappelés en abordant les thématiques ci-dessous.

- Le patrimoine et la permanence territoriale
- Les mixités fonctionnelles et sociales dans le quartier
- Le grand paysage et la préservation des milieux naturels
- Liaison de mobilité douce vers la gare de l'aéroport

- Nuisances, bruit aérien et autoroutier
- Pointe nord, projet Octagon, pont Pavillon
- Activités secondaires
- Tramway et réaménagement des espaces publics
- Thématique fil rouge de la visite : le bruit aérien

A la suite de cette visite, un atelier a eu lieu avec pour but le choix des enjeux à traiter dans le cadre des prochains ateliers. Les trois postures de la charte « Quartiers en transition », à savoir un quartier identitaire et vivant, un quartier résilient et écologique, un quartier du vivre ensemble et du partage, ont été passées en revue par 3 groupes de travail distincts. Les réflexions



Tracé de la visite

#### Atelier participatif du 17 juin 2023

Les participant·e·s de ce second atelier ont travaillé sur la base produite le 1er juin 2023. Chaque objectif présélectionné a été détaillé afin d'établir une réflexion plus ancrée sur le site. Le but final de cette rencontre étant de formuler des objectifs pour le développement de l'image directrice. Si le nombre de personnes présentes à cet atelier était relativement restreint, la participation à cet exercice a été très dynamique et intéressante. Des panneaux préalablement préparés reprenaient les éléments de travail du 1er juin 2023 sur la base des trois postures de la charte « Quartiers en Transition ». A l'aide de ce support, le groupe de travail a développé des objectifs spécifiques au site de la Susette. La conservation du paysage, la valorisation des corridors verts, la conservation des sols, mais également le renforcement de la mobilité douce, des liaisons aux transports collectifs et aux autres quartiers du Grand-Saconnex ont été des sujets qui sont réapparus à travers les différentes postures de la charte. Le souhait de renforcer une cohésion sociale à l'intérieure du quartier par le biais d'activités aux rez-de-chaussée, en créant des espaces telles qu'une maison de quartier, une structure pour les personnes plus âgées ainsi qu'en développant de nouvelles typologies d'appartements plus inclusives a également été mentionné par les participants. Les préoccupations concernant l'aspect écologique du quartier sont aussi très importantes.

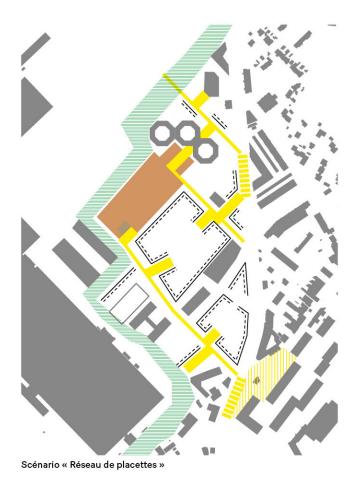
Des participants très impliqués ont rendu les deux premiers ateliers très productifs et ont permis de récolter 83 objectifs classés selon les trois postures de la charte « Quartiers en Transition ». La synthèse détaillée est disponible dans l'Annexe I.

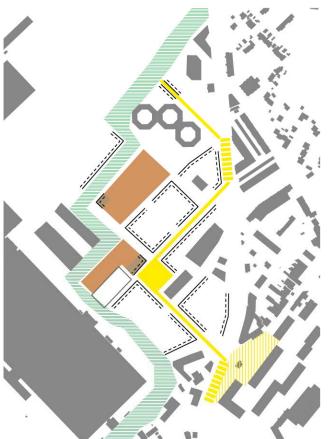


Photo du second atelier

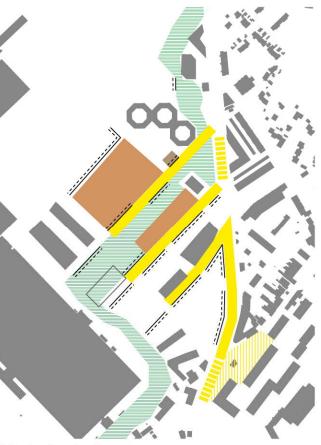
## Illustrations des scénarios







Scénario « Place de la Susette »



Scénario « Cœur forestier »

#### Ateliers participatifs du 16 octobre 2023

Suite aux deux premières rencontres du mois de juin 2023, un atelier participatif a eu lieu le 16 octobre 2023. Le but de cette troisième rencontre était d'aborder et de discuter les trois différents scénarios pensés durant l'été 2023, à la suite des premières concertations.

Les scénarios présentés ne visaient pas le meilleur projet mais l'exploration de différentes pistes afin de pouvoir orienter la suite du travail. Ils ont été développés dans une logique de contraste entre les propositions. Les trois scénarios peuvent se résumer ainsi :

#### 1. Scénario « Réseau de placettes »

Structure de l'espace public :

Les rues principales sont orientées nord-ouest/sud-est en lien avec la route de Ferney et Carantec. Des placettes s'égrènent dans le quartier.

Continuité biologique :

Elle est située en bordure de site, le long de l'autoroute.

Parc agro-urbain:

Il est constitué d'un seul tenant au nord-ouest du quartier.

#### 2. Scénario « Cœur forestier »

Structure de l'espace public :

Les rues principales sont orientées sud-ouest /nord-est en lien avec la route de Ferney.

Continuité biologique :

Elle constitue le cœur du quartier.

Parc agro-urbain:

Il est scindé en deux parties, au nord-ouest du quartier d'une part et intégré dans la continuité biologique d'autre part.

#### 3. Scénario « Place de la Susette »

Structure de l'espace public :

Les rues principales sont activées sur toute leur longueur en relation directe avec les arrêts de tramway. Une place est créée à la jonction des deux rues principales.

Continuité biologique :

Elle est située en bordure du site, le long de l'autoroute entre le nouveau centre de voirie et le parc agro-urbain.

Parc agro-urbain:

Il est scindé en deux parties, au nord et à l'ouest du quartier. La seconde partie est en lien avec la place principale.

Trois groupes de travail ont abordé les scénarios à travers différentes thématiques :

- Groupe 1 : « Vie de quartier » et « Gestion du bruit et ambiances sonores »
- Groupe 2 : « Sols et eau » et « Climat »
- Groupe 3 : « Mobilité » et « Vie de quartier »

La charte « Quartiers en transition » est restée comme support d'analyse et les différents groupes ont mentionné les points forts ainsi que les faiblesses des différents scénarios (cf. annexe I).

Si le scénario « Place de la Susette » a été le plus parlant aux yeux des participant·e·s, il est plus intéressant de relever ici les principaux questionnements apparus durant cet atelier ainsi que les principales orientations exprimées.

#### Questionnements principaux:

- Le déplacement du centre de voirie, horticole et de secours (CVHS) est une intervention qui paraît positive du point de vue des participant·e⋅s, mais le coût est-il supportable ? La position proposée, au nord, le long de la route François-Peyrot, est-elle adéquate au niveau de son accessibilité depuis l'ensemble de la Commune ?
- Le parc agro-urbain a de la peine à convaincre. Les participant es remettent en question la présence d'agriculture au centre d'un quartier d'habitation et sur un sol potentiellement pollué par l'aéroport et l'autoroute. De plus, les potentielles nuisances qu'il pourrait engendrer interrogent également

#### Orientations principales:

- L'urbanisation sous forme d'îlots comprenant des ouvertures permet de définir clairement les espaces extérieurs
- Une place à l'échelle du quartier reliée au tramway et à la place Carantec
- Un EMS avec une position centrale afin de favoriser l'échange intergénérationnel
- Un bâtiment écran le long de l'autoroute abritant des activités
- La programmation d'un parc agro-urbain comprenant une forêt, un parc public, la pépinière communale et des potagers partagés
- Une liaison écologique renforcée, ne séparant pas le quartier en deux

A l'issue de cet atelier et sur la base de ces orientations, l'image directrice a été développée. Elle a permis de détailler la volumétrie et les affectations du quartier, puis d'estimer les surfaces construites et de proposer une répartition des droits à bâtir entre propriétaires.

#### Présentation aux propriétaires du 16 janvier 2024

La plupart des propriétaires concerné-e-s (ou de leurs représentant-e-s) étaient présent-e-s à cette soirée. L'image directrice leur a été présentée après un rappel du déroulement de l'étude et des ateliers de concertation. Cette présentation s'est terminée sur une partie présentant une proposition de solution foncière afin de garantir la bonne réalisation du quartier. Les propriétaires ont pu faire leur retour sur l'image directrice par écrit à la suite de cette séance.

## Séance publique du 6 février 2024 et exposition publique

Une exposition, en huit affiches, a présenté le processus de concertation et l'image directrice dans la maison du projet du 7 février au 23 mars 2024.

Cette présentation s'est voulue comme un compte rendu intermédiaire. Elle a attiré environ 40 personnes. L'entier du processus et l'image directrice ont été présentés de manière détaillée. Comme à chaque présentation publique, les sujets de la pollution atmosphérique et du bruit ont pris une place importante dans les discussions. Mais le projet a été jugé bon et les autres questions ont porté sur la qualité des logements et leur coût.

Les retours de la population sont rares mais plutôt positifs. Il est demandé de réitérer ce type de processus (concertation et exposition) pour les autres projets.



Photo du verre de l'amitié après la séance publique

# Image directrice



# E. Image directrice

A la suite du troisième atelier, l'image directrice a été développée, elle illustre à quoi le quartier pourrait ressembler à l'issue de sa réalisation. En plus d'être une illustration, elle a été un outil de travail qui a permis de mieux définir les principes, les mesures d'accompagnement et les mesures foncières.

Une première version de l'image avait été présentée durant la séance publique du 6 février 2024. Depuis, elle a été légèrement adaptée afin de mieux correspondre aux principes du schéma directeur. La version présentée ici est sa version finale.

## Objectifs pour le quartier de la Susette

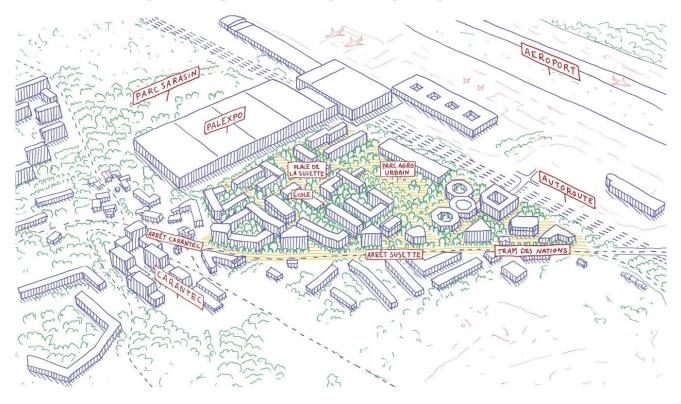
- Une densité élevée malgré les contraintes fortes du site, avec une prédominance de logements dans les nouvelles constructions
- Une structure urbaine claire faite de rues et de places avec des rez-dechaussée actifs animant les espaces publics principaux
- Un parc agro-urbain de 1,8 hectare avec une maison du parc
- Une conservation de pleine terre importante et une limitation des excavations
- Une gestion de l'eau la plus naturelle possible
- Des continuités biologiques principales et secondaires à travers le quartier
- Un quartier où le∙a piéton∙ne est prioritaire et où le vélo peut se déplacer en sécurité pour relier la ville
- Une très forte limitation du trafic à travers le quartier avec une orientation des flux principaux vers l'autoroute et la nouvelle jonction autoroutière
- Aucune nouvelle place de stationnement construite
- Une gestion du bruit autoroutier et des avions prise en compte dès l'image directrice

# F. Portée du document

Les principes directeurs concertés, issus du travail des équipes et des ateliers, formalisés dans le présent document, ont été validés par les partenaires du projet Susette à travers les retours des propriétaires, la direction de projet (DIRPRO) du grand projet Grand-Saconnex du 24 mai 2024 et le comité de pilotage (COPIL) du 12 septembre 2024.

Afin de légitimer les principes concertés en atelier, pour autant qu'aucun nouvel élément n'apparaisse (contraintes, programmes, etc.), les parties susmentionnées s'engagent au respect de ces principes, qui serviront de base pour les prochaines étapes de planification du secteur de la Susette.

# **II. PRINCIPES DIRECTEURS**



# Sommaire des principes

A.	UR	BANISME ET PATRIMOINE	.39		
	Str	Structure de l'espace public			
	1.	Structurer le quartier par trois rues principales perpendiculaires entre elles, reliées aux arrêts de tramway, à la place Carantec et au pont Pavillon	41		
	2.	Créer une place identitaire à l'échelle du quartier, à la jonction de deux des rues principales	41		
	3.	Créer un parc agro-urbain (PAU) au nord du quartier entre l'hôtel Hilton et Octagon, à proximité de la place de la Susette	41		
	4.	Garantir des vues sur le Jura à travers le quartier	42		
	Bâ	timents et volumétries	44		
	5.	Valoriser le sol et construire de manière dense	45		
	6.	Favoriser une urbanisation par grands îlots ouverts	45		
	7.	Limiter les épaisseurs des volumes d'habitations pour promouvoir des typologies traversantes	45		
	8.	Promouvoir une diversité volumétrique grâce à une variation des hauteurs des bâtiments	45		
	9.	Faire varier la hauteur des bâtiments au sein d'un îlot	45		
	10.	Donner des identités et offrir des usages à chaque cœur d'îlot	46		
	Elé	ments existants	49		
	11.	Privilégier la conservation du bâti existant non touché par le tramway en étudiant la réaffectation, réhabilitation et la surélévation des bâtiments	49		
	12.	Relocalisation de la fontaine Adam & Eve dans la commune	49		
	13.	Valorisation du tracé historique de la Voie-de-Moëns par un renforcement de sa qualité paysagère	50		
	14.	Valoriser et préserver le cimetière et sa valeur paysagère	50		
	15.	Valoriser et préserver les arbres existants	50		
В.	AF	FECTATIONS ET VIE DE QUARTIER	.51		
	Ро	larité	53		
	16.	Développer un quartier mixte en privilégiant l'implantation de logements dans le cœur du quartier			
	17.	La pointe nord comme pôle d'activité et d'innovation pour Genève	53		
	18.	Le parc agro-urbain comme espace de détente et d'interaction entre le monde agricole et les habitants	53		
	19.	Implantation d'une grande surface d'activités le long de la route François-Peyrot	53		
	Vie	de quartier	55		
	20.	Activer les espaces publics principaux du quartier avec des rez-de- chaussée accueillant des activités de proximité, qu'elles soient commerciales ou non	55		
	21.	Coordonner la programmation de La Susette avec les offres existantes et futures du Grand-Saconnex	55		
	22.	La place de la Susette comme lieu de rencontre et de vie du quartier	55		
	23.	Aménager de petits espaces publics secondaires aux caractères variés dans le quartier	57		

	24. Mettre en place une structure de quartier permettant l'implication des habitant-e-s dans leur quartier et de relayer les idées vers la commune, les régies et les propriétaires
	25. Encourager l'implantation de lieux à forte plus-value sociale57
	Rez-de-chaussée des bâtiments de logement59
	26. Intégration des buanderies communes, des salles communes et du stationnement vélo dans les rez-de-chaussée
	27. Garantir une privacité des logements au rez-de-chaussée59
	Parc agro-urbain60
	28. Formaliser les usages du parc agro-urbain avec les différents acteur·trice·s concerné·e·s
	29. Développer un parc agro-urbain fortement arboré60
	30. Intégrer la pépinière urbaine communale dans le PAU60
	31. Assurer des espaces pour le public et habitant·e·s comme un parcverger et des potagers communautaires60
	32. Créer la maison du parc60
C.	TRIPTYQUE EAU-SOL-ARBRES
	Sol
	33. Conserver au maximum la pleine terre et éviter les excavations65
	34. Aménager des espaces publics avec des revêtements minéraux semi- perméables
	Arbres et végétation67
	35. Arboriser densément et viser un indice de taux de canopée de 40%67
	36. Garantir des continuités écologiques à travers le quartier67
	37. Aménager des bandes herbeuses arborées dans les espaces minéraux 67
	38. Aménager de la végétation rudérale sur les surfaces sur dalle67
	Eau
	39. Créer un système résilient qui favorise la rétention-infiltration des eaux de pluie plutôt que l'évacuation dans le réseau d'assainissement urbain 69
	40. Favoriser la mise en place de système alternatifs pour la revalorisation et la réduction des eaux usées
D.	MOBILITÉS
	Mobilités actives73
	41. Privilégier la mobilité active à la mobilité motorisée73
	42. Garantir que les aménagements des rues permettent la bonne cohabitation des modes de mobilités douces
	43. Aménager un itinéraire pour la promenade des parcs au sein du quartier
	44. Garantir une bonne perméabilité de la mobilité active à travers le quartier en lien avec les réseaux inter-quartiers
	45. Aménager une voie de mobilité active sécurisée le long de la Route François-Peyrot74
	46. Encourager l'utilisation des mobilités douces en mettant en place des services de livraison de proximité et des vélos-cargos partagés (logistique du dernier kilomètre)

	Transports publics	77
	47. Orienter le quartier autour des deux arrêts de tramway	77
	48. Proposer un arrêt de bus l'Octagon au niveau du pont Pavillon	77
	Mobilités motorisées	79
	49. Conserver un accès routier en zone 30 depuis la route de Ferney sur l'Impasse Colombelle pour desservir les parkings existants	79
	50. Conserver un accès routier en zone de rencontre depuis la route de Ferney sur le début du chemin Pavillon	79
	51. Organiser l'accessibilité de la façade nord du quartier	79
	52. Mutualiser les offres de stationnement existant dans le quartier et aux alentours	80
	53. Garantir un accès carrossable spécial (livraison, pompier) dans les rues réservées à la mobilité active	
E.	ENVIRONNEMENT ET CLIMAT	.81
	Rafraîchissement	83
	<ul><li>54. Garantir des espaces frais grâce à l'arborisation et aux éléments d'eau.</li><li>55. Définir une géométrie urbaine favorisant le passage des courants</li></ul>	
	nocturnes	
	Eclairage	85
	56. Protéger les zones de nature de l'éclairage artificiel afin d'y favoriser la biodiversité	85
	57. Travailler les ambiances lumineuses nocturnes des espaces urbains pour éviter d'éclairer des logements inutilement	85
	Lumière naturelle	87
	58. Garantir une bonne illumination naturelle du quartier et des habitations .	
	59. Travailler finement les ambiances sonores au sein du quartier pour créer des espaces différenciés et adaptés aux différents besoins	89
	60. Limiter l'impact du bruit aérien sur le quartier et créer des zones protégées	89
	61. Protéger le quartier contre le bruit venant de l'autoroute	90
	Energie	91
	62. Optimiser la consommation énergétique à l'échelle du quartier notamment par la promotion de bâtiments et d'installations à très haute performance énergétique	91
	63. Maximiser l'utilisation des sources énergétiques locales, renouvelables, disponibles, et leur valorisation par des infrastructures énergétiques ad hoc	
	64. Aménager les toitures du site avec panneaux solaires et de la végétation	
	Qualité de l'air	92
	65. Prendre les mesures nécessaires nour la santé des habitanties	92

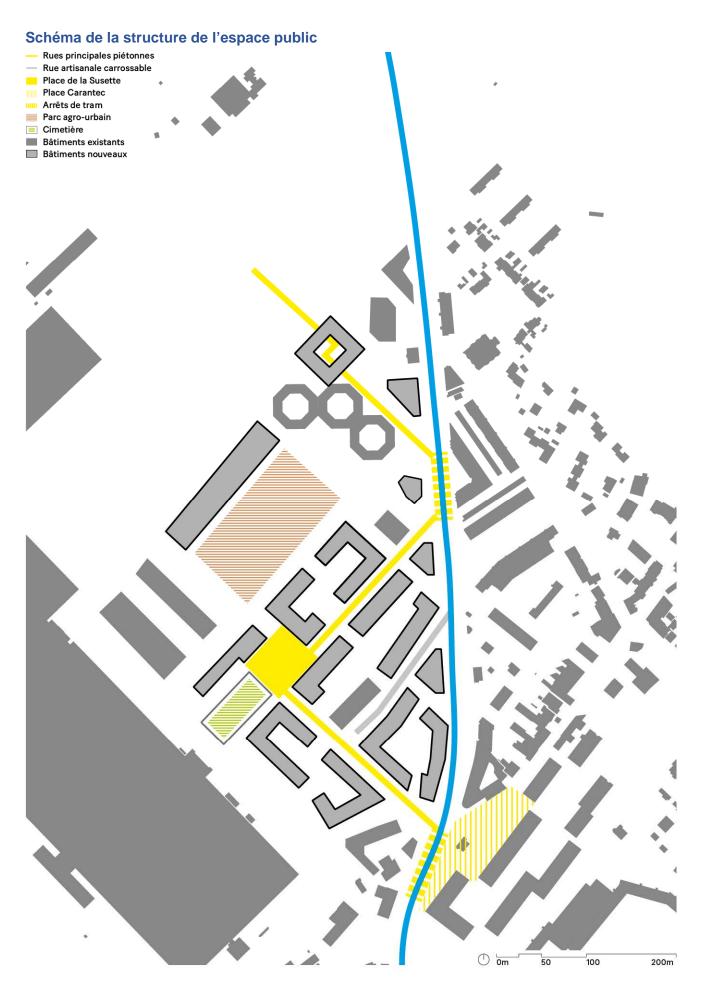
	Gestion des déchets92
	66. Localisation des points de collecte des déchets le long des réseaux principaux permettant la prise en compte de la circulation motorisée, des flux de livraison liés à la collecte des déchets et des flux piétons92
	67. Organiser des espaces d'échange et de recyclage à différentes échelles dans le quartier
	68. Réutiliser la matière organique sur place92
	OPAM92
	69. Prendre les mesures nécessaires pour la sécurité des habitant-e-s en cas d'accidents majeurs
F.	RÉALISATION93
	Mesures pour le quartier93
	70. Penser un quartier flexible afin de pouvoir réagir aux aléas du futur93
	71. Exiger une transparence de la part des développeurs, entreprises et fournisseurs qui participent à la construction du quartier93
	72. Assurer un suivi de l'ambition de durabilité des constructions93
	73. Garantir la mixité sociale dans le quartier par la construction d'appartements destinés à différentes tranches socio-économiques94
	74. Garantir une occupation adéquate des logements94
	75. Encourager l'implantation de coopératives d'habitation participatives dans le quartier
	76. Encourager la création d'espaces mutualisables dans les bâtiments et dans le quartier
	77. Valoriser et redéfinir le rôle d'un e concierge dans la dimension sociale et de service
	78. Mise en place d'une charte de durabilité des entreprises95
	Mesures d'accompagnements96
	79. Démolir le pont cintré afin que l'ensemble des fonctionnalités du pont Pavillon soient déployées96
	80. Limiter les émissions de bruit de la plateforme logistique de Palexpo en direction du quartier96
	81. Déplacement du CVHS dans une localisation opportune du point de vue de l'accessibilité que ce soit dans le quartier où en dehors du quartier96
	82. Aménager les arrêts de tramway et de bus afin de les rendre accessibles à toutes et tous et confortables96
	83. Mettre en œuvre un passage attractif pour la mobilité active sur la route François-Peyrot sous Palexpo96
	84. Garantir un tourner à gauche depuis le débouché du chemin Pavillon sur la route de Ferney96
	85. Renforcer le cordon boisé de la Voie-de-Moëns et recréer le cordon boisé le long de l'autoroute

Schéma directeur « La Susette »

# A. Urbanisme et patrimoine

La morphologie d'un quartier d'habitation n'est pas uniquement importante pour la densité mais joue un rôle central dans la définition de la qualité du cadre de vie des habitant·e·s et des espaces publics.

Dans le quartier de la Susette, une série d'enjeux spécifiques au lieu est à mettre en valeur. Le nouveau quartier de la Susette vient remplir une dent creuse dans un tissu déjà densément bâti. Il doit se connecter à ses voisins et être conçu dans la prolongation de l'urbanisation existante. La morphologie du quartier doit permettre de se connecter visuellement au grand paysage, doit valoriser les éléments construits et paysagers existants, doit atténuer les nuisances sonores provenant de l'autoroute et de l'aéroport, et doit permettre de structurer un quartier social, identitaire et écologique.



# Structure de l'espace public

Le quartier de la Susette s'articule autour d'une série de rues et de places. Les bâtiments sont implantés de manière à définir spatialement les espaces publics.

 Structurer le quartier par trois rues principales perpendiculaires entre elles, reliées aux arrêts de tramway, à la place Carantec et au pont Pavillon

Ces axes structurants accueillent la vie du quartier. Ils abritent les programmes publics et les rez-de-chaussée accueillent des programmes sociaux, commerciaux et des services de proximité. Un soin particulier est apporté à l'aménagement et à la qualité de la vie de ces rues. Elles sont larges (environ 20 mètres), sont réservées à la mobilité active et sont généreusement arborées. L'usager progresse le long des alignements d'arbres majeurs qui rythment la promenade et apportent ombrage et fraîcheur. Un système de noues à ciel ouvert accompagne ces cheminements et agrémente ces derniers d'une végétation foisonnante plantée d'essences propices aux milieux humides et résistantes à la variation hydrologique. Ces liaisons sont également réfléchies à l'échelle des usages domestiques pour profiter au maximum des larges gabarits à disposition. Elles créent des liens visuels avec les éléments alentours comme la place Carantec, les arrêts de tramway, Palexpo et le Jura.

# 2. Créer une place identitaire à l'échelle du quartier, à la jonction de deux des rues principales

La Place de la Susette constitue le cœur social du quartier. Elle est située à l'intersection des rues principales qui la relient directement aux arrêts de tramway. Son identité se forge à travers l'intégration et la préservation du cimetière et du grand chêne et par la localisation de programmes publics (école, EMS). La hauteur du bâtiment situé au nord-ouest de la place est limitée afin d'ouvrir la place sur le Jura. Lieu de rassemblement, de détente et de ressourcement situé au cœur du projet, la place comprend un grand espace végétalisé accueillant un bassin pouvant monter en charge en cas de fortes pluies. Ce milieu humide, accueille, comme les noues, des espèces pionnières résistantes à la variation hydrologique. Cette aula de verdure au caractère naturel au centre de la place sert également de terrain de jeux et affirme l'orientation résolument écologique du quartier tout en rafraîchissant la place en été.

# 3. Créer un parc agro-urbain (PAU) au nord du quartier entre l'hôtel Hilton et Octagon, à proximité de la place de la Susette

Le parc agro-urbain s'implante au nord du quartier à proximité de la place de la Susette. Il est délimité au nord par un large bâtiment d'activités le long de la route François-Peyrot, créant ainsi une protection et une distanciation bienvenue avec l'espace autoroutier ; et au sud par un îlot de logements. Sa dimension sera de 1,8 hectare.

Espace ouvert majeur au sein du quartier, le PAU représente un véritable poumon vert dans cet ensemble construit. Conçu comme un espace polyvalent, il accueille différents usages : pépinière, verger, jardins collectifs, lieux de détente et de contemplation. La maison du parc et son parvis offrent une connexion

Les bulles de textes dans les marges font références aux objectifs de la concertation en lien avec le principe

Obj. 32. Questionner la dimension du parc agro-urbain.

directe avec la place de la Susette invitant ainsi les promeneur·euse·s à s'aventurer jusqu'au parc. Un bassin de stockage des eaux, une prairie fleurie extensive et une zone sportive prolongent cet espace ouvert jusqu'au pied du bâtiment Octagon, formant ainsi un ensemble cohérent et unitaire.

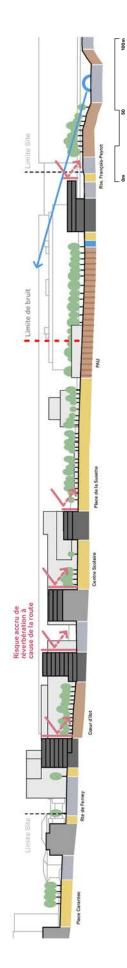
Son usage est encore questionné, sa programmation et son traitement devront être réfléchis par la Commune tout en laissant une marge de manœuvre pour que les futur·e·s habitant·e·s du quartier puissent se prononcer.

# 4. Garantir des vues sur le Jura à travers le quartier

L'agencement du quartier et la volumétrie des bâtiments s'articulent autour de la préservation des vues sur le grand paysage. Ainsi, les rues perpendiculaires au Jura assurent des percées visuelles. Ces vues ne doivent pas être obstruées par des volumétries trop importantes, notamment au nord-ouest de la place de la Susette et au nord-ouest du parc agro-urbain.

Obj. 3. Valoriser le rapport du quartier au « Grand Paysage » (relation visuelle avec le Jura).

# Coupe grande échelle du quartier





# Plan des nouveaux bâtiments, des surélévations et des bâtiments démolis Bâtiment existant Nouveau bâtiment Surélévation Bâtiment démoli

Obj. 26. Optimiser la perméabilité des

# Bâtiments et volumétries

Le contexte de la Susette nécessite de prendre plusieurs dispositions au niveau des volumes bâtis, notamment en valorisant le sol tout en permettant une bonne habitabilité de ce secteur.

### 5. Valoriser le sol et construire de manière dense

Les nouveaux bâtiments privilégient une emprise au sol réduite et un développement en hauteur. Le développement sous forme d'îlots permet d'optimiser la densité bâtie tout en ménageant des vides importants comme le parc agro-urbain, la place et des cœurs d'îlots généreux.

L'indice moyen de l'utilisation du sol (IUS) visé est de 1.65.

# 6. Favoriser une urbanisation par grands îlots ouverts

La morphologie urbaine des îlots ouverts permet d'offrir une plus grande variété des espaces extérieurs et intérieurs qu'une morphologie en barre ou en plot. Le caractère des cœurs d'îlots se différencie fortement de celui des rues, et permet de répondre aux différents besoins des habitant·e·s.

# 7. Limiter les épaisseurs des volumes d'habitations pour promouvoir des typologies traversantes

Des bâtiments d'une épaisseur comprise entre 12 et 16 mètres favorisent le développement de typologies traversantes. Les typologiques mono-orientées au nord sont à éviter car elles souffrent particulièrement du bruit des avions en plus de recevoir peu d'ensoleillement.

# 8. Promouvoir une diversité volumétrique grâce à une variation des hauteurs des bâtiments

Pour encourager une diversité morphologique et introduire des situations différenciées dans le quartier, les volumétries varient de R+3 à R+8. L'articulation entre la route de Ferney et le quartier se fait par l'établissement d'émergences ponctuelles à R+8. La hauteur des bâtiments dépasse rarement celle du bâtiment principal de Palexpo et respecte le plafond aérien de l'aéroport.

# Obj. 4. Travailler les implantations et les volumétries des nouveaux bâtiments comme un paysage construit (diversités, épannelage).

# 9. Faire varier la hauteur des bâtiments au sein d'un îlot

La hauteur des bâtiments au nord des îlots sera plus importante qu'au sud pour des questions de protection contre le bruit et d'ensoleillement. Des possibilités de variations seront définies lors du développement des projets afin de créer des relations visuelles contextualisées.



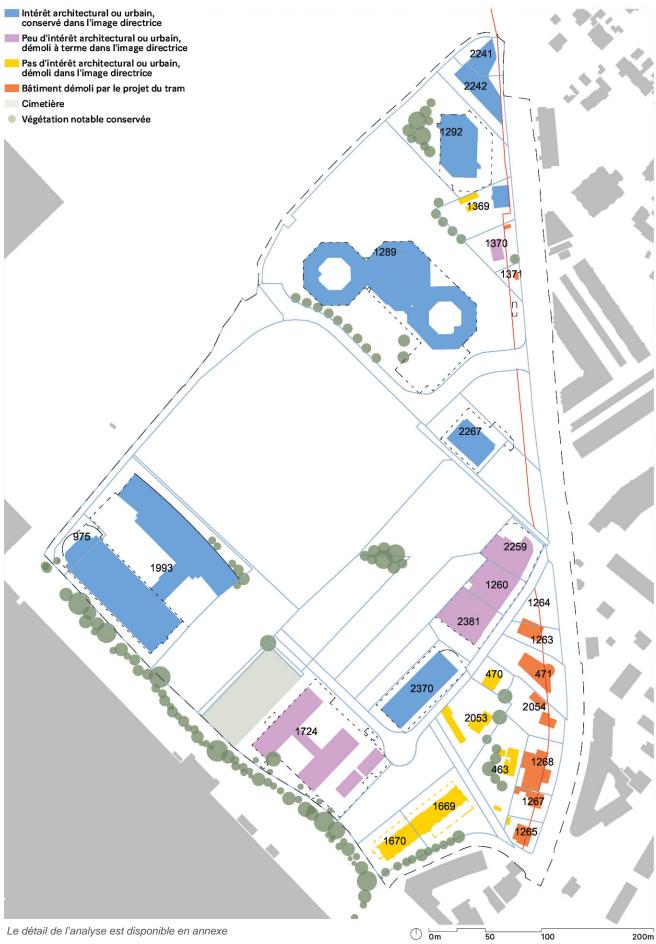
# 10. Donner des identités et offrir des usages à chaque cœur d'îlot

Chaque îlot devra trouver son caractère propre en fonction de son contexte, mais de manière générale les îlots devront répondre aux objectifs suivants :

- Garantir des espaces calmes, végétalisés et en pleine terre dans les cœurs d'îlots pour les usager·ère·s des bâtiments
- Aménagement de cheminements publics secondaires à travers les cœurs d'îlots, séparés des espaces réservés aux habitant⋅e⋅s
- Apport d'ombre et de fraîcheur aux habitant-e-s. Le déploiement d'une canopée arborée se fera sous forme de groupements continus ou de bosquets d'arbres de différentes tailles et essences. Une strate basse de végétation en bosquets touffus, d'arbustes, de vivaces et d'herbacées permettra la définition des espaces à habiter. La plantation d'arbres majeurs aux endroits propices à la création de ces espaces de rencontre complète ce système
- Constitution de divers milieux à caractère sec voir rudéral pour les espaces sur dalle, et humides à proximité des bassins
- Choix d'essences indigènes adaptées aux changements climatiques
- Implantation de mesures de favorisation et de préservation de la biodiversité (bois mort, tas de pierres, ...)
- Participation à l'infrastructure écologique des continuités secondaires qui traversent le quartier, notamment grâce à une strate végétale basse généreuse

II. PRINCIPES DIRECTEURS – Urbanisme et patrimoine

# Analyse des valeurs architecturales et urbaines du site



# Eléments existants

La destruction et le remplacement d'éléments existants s'avèrent particulièrement coûteux en termes d'énergie grise. Chaque objet possède une valeur intrinsèque liée à l'énergie investie dans sa fabrication, détruire un élément revient à gaspiller cette énergie.

D'autre part, les éléments naturels nouveaux ne sauraient rivaliser, en termes de biodiversité, avec les éléments naturels préexistants. Il faut en effet plusieurs années pour qu'un nouvel écosystème atteigne une maturité comparable.

Enfin, la conservation des éléments existants permet de préserver la mémoire du lieu et de tisser un lien avec son histoire. Cette dimension patrimoniale est essentielle pour garantir une identité propre au site.

# 11. Privilégier la conservation du bâti existant non touché par le tramway en étudiant la réaffectation, réhabilitation et la surélévation des bâtiments

Diverses stratégies peuvent être mises en œuvre pour valoriser l'énergie grise des bâtiments et faire évoluer leur usage tout en évitant la démolition. Il est crucial d'évaluer chaque stratégie pour identifier les potentiels spécifiques à chaque cas.

Cette approche vise à favoriser une utilisation plus durable des ressources, en réduisant les déchets de construction et en limitant la consommation d'énergie et de matériaux neufs.

Les bâtiments administratifs de l'impasse de Colombelle 8, du chemin du Pavillon 5, de la route de Ferney 207 et l'Octagon sont à maintenir car leurs structures permettent une surélévation et leur usage est conforme à la destination du quartier. Le bâtiment administratif de la route de Ferney 211 est à maintenir également. Les garages, dont la destination n'est plus adéquate dans le quartier avec l'arrivée du tramway sont à renouveler. Les immeubles de logement de la rue Jo Siffert 10 à 18 sont à démolir pour permettre la création de la rue principale qui relie la place Carantec à la place de la Susette et la densification du quartier. Bien que relativement récents, ces bâtiments ne permettent pas de surélévation et nécessitent un assainissement très lourd. Le centre de voirie, horticole et de secours doit être déplacé. Sa localisation au cœur du quartier générerait des conflits d'usage, une mauvaise accessibilité et empêcherait la construction de nombreux logements.

## 12. Relocalisation de la fontaine Adam & Eve dans la commune

La fontaine Adam & Eve, réalisée par l'artiste Vincent Du Bois, doit être déplacée à cause du projet de la construction du tramway. La sculpture, acquise par la commune en 1995, mérite de trouver un nouvel emplacement dans la commune. Le déplacement de cet élément identitaire pour la commune sera l'occasion de rénover la fontaine actuellement défectueuse.

Obj. 13. Revaloriser l'œuvre Adam et Eve pour l'entrée du quartier et de la Commune depuis la route de Ferney. Obj. 10. Mettre en valeur le cimetière et la Voie-de-Moëns.

Obj. 11. Mettre en valeur le réseau viaire existant.

Obj. 14. Penser le quartier en complémentarité du centre historique et non en opposition.

Obj. 17. Renforcer le cordon végétal de la Voie-de-Moëns afin de masquer la façade de Palexpo.

# 13. Valorisation du tracé historique de la Voie-de-Moëns par un renforcement de sa qualité paysagère

La Voie-de-Moëns est identifiée dans l'inventaire des voies de communication historiques comme d'importance locale comportant un tracé historique avec substance. Son assiette doit être conservée ainsi que les murs historiques et la végétation. La consolidation de sa qualité paysagère et de sa biodiversité en augmentant la surface du cordon boisé et en y intégrant une noue paysagère densément plantée, permet de faire de ce tracé historique une continuité écologique primaire à l'échelle de la Commune.

Pour ce faire, le retrait des bâtiments le long de la Voie de Moëns devra être respecté afin de redonner l'espace nécessaire à la création d'un milieu de qualité.

# 14. Valoriser et préserver le cimetière et sa valeur paysagère

Le cimetière et sa fonction première de lieu de recueillement sont conservés. La valeur historique et identitaire du cimetière pour le site doit être valorisée. Dans le cimetière, il faut préserver les éléments paysagers existants et étudier les opportunités pour les renforcer sans pour autant entraver les tombes.

Le cimetière mérite d'être intégré au projet de la revalorisation historique et paysagère de la Voie-de-Moëns, notamment l'articulation de l'entrée.

Les espaces publics bordant le cimetière, particulièrement la place de la Susette, intègrent et valorisent les murs extérieurs du cimetière comme éléments paysagers et identitaires.

# 15. Valoriser et préserver les arbres existants

Le nombre d'arbres remarquables sur le site n'est pas très important, il est donc nécessaire de préserver l'arborisation existante qui peut l'être, notamment :

- Le cordon boisé de la Voie-de-Moëns
- Le chêne à côté du cimetière, à l'angle de l'Impasse Colombelle
- Le bosquet d'arbres au centre du quartier
- L'alignement d'arbres sur la Rue Jo Siffert
- Les arbres matures dans le futur « îlot Sud »
- Les arbres le long de l'Hôtel Hitlon, côté PAU
- Les arbres majeurs de la pointe nord

Obj. 15. Protéger les arbres majeurs existants comme le vieux chêne à l'angle du cimetière.

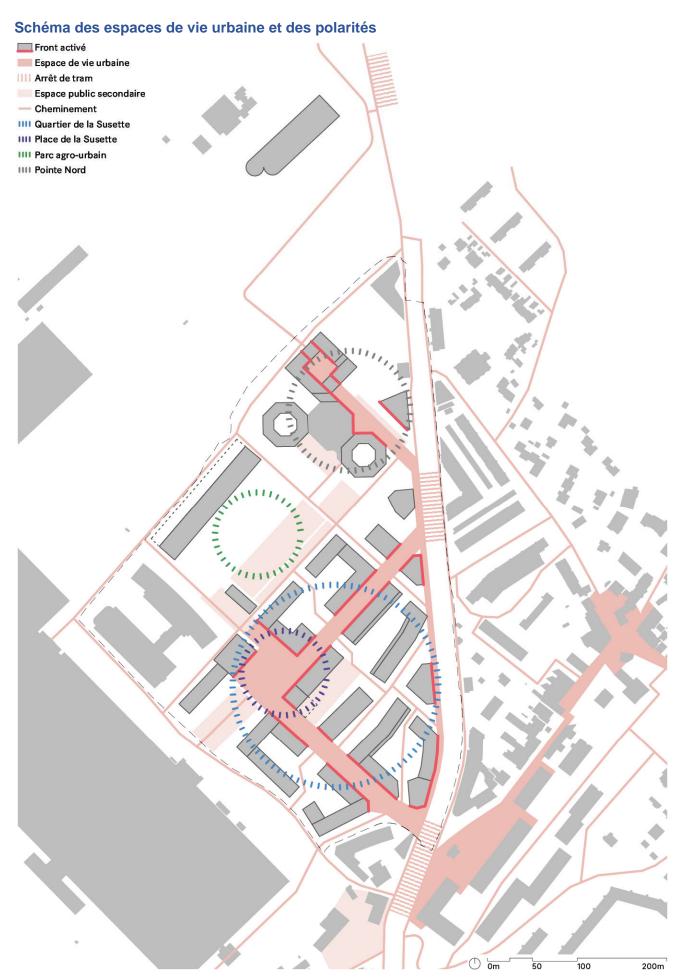
# B. Affectations et vie de quartier

Situées aux portes d'entrée des tissus urbanisés denses de la Ville de Genève, la commune et ses zones résidentielles font interface entre la dynamique importante de l'aéroport, la dynamique du centre de Palexpo et le centre-ville genevois, tout en s'inscrivant en bordure du « cluster » des organisations internationales.

La commune du Grand-Saconnex compte environ 11'700 emplois (2021) pour 12'800 habitant-e-s (2023 selon OCSTAT), soit un ratio d'emplois par habitants nettement supérieur à la moyenne (1 actif pour 1,1 habitant.e.s alors que la moyenne cantonale est de 1 actif pour 2,2 habitant.e.s). La priorité du quartier de la Susette est donc de proposer des logements, sachant qu'une offre d'emplois est déjà importante sur le site, notamment dans le secteur tertiaire.

Mais si la priorité programmatique est le logement, le quartier de la Susette se veut aussi un quartier vivant avec une mixité sociale et fonctionnelle, des équipements de proximité et des espaces collectifs attractifs.

Il est à relever que les secteurs bordant l'autoroute et l'aéroport ne sont pas propices à l'accueil de logements en raison des nuisances sonores.



# **Polarité**

Dans le quartier de la Susette, plusieurs polarités sont définies avec des activités et des affectations spécifiques au lieu. Cette définition permet de mieux répondre aux besoins spécifiques des activités et des affectations.

# Développer un quartier mixte en privilégiant l'implantation de logements dans le cœur du quartier

Le cœur du quartier accueil principalement des logements et des équipements publics. L'impasse Colombelle garde un caractère d'activités artisanales dans les rez-de-chaussée. L'utilisation de ces rez-de-chaussée ne devra provoquer que peu de nuisances et/ou amener un service pertinent pour le quartier. C'est la seule rue interne au quartier où la circulation est possible sans restriction.

Obj. 63. Permettre l'intégration de l'artisanat dans le quartier.

# 17. La pointe nord comme pôle d'activité et d'innovation pour Genève

La pointe nord du quartier de la Susette est réservée à de l'activité tertiaire de type bureau, sa proximité avec le tramway, l'aéroport et sa forte visibilité lui permet d'accueillir des activités à forte valeur-ajoutée. Ce développement est notamment actionné par l'Octagon. Les propriétaires ont l'ambition de créer un écosystème d'entreprises innovantes, et de tisser des liens entre la Genève locale, la Genève internationale et le monde. Le propriétaire a prévu une extension bâtie sur le parking extérieur actuel, nommé « The forGE », pour accueillir des industries créatives digitales. Le résultat des mandats d'étude parallèles « The forGE » est intégré dans l'image directrice.

# Le parc agro-urbain comme espace de détente et d'interaction entre le monde agricole et les habitants

L'usage précis de cet espace n'est pas encore défini, mais l'ambition est de créer un lieu de rencontre, de sensibilisation et d'interaction entre la population, la production agricole et l'apprentissage.

L'illustration du schéma directeur propose l'implantation de la pépinière communale, d'une maison du parc ainsi que l'aménagement d'un parc-verger accessible aux habitant·e·s et de potagers collectifs dans la partie sud du parc.

# Implantation d'une grande surface d'activités le long de la route François-Peyrot

L'accès routier de la route François-Peyrot permet d'y installer une grande surface d'activités. Pour garantir le fonctionnement de ce bâtiment, un réaménagement important de la route François-Peyrot doit être réalisé.

Le bâtiment se développe sur trois niveaux, avec des vides d'étages variables en fonction de l'utilisation. Au rez-de-chaussée, la façade sur la route est en retrait afin d'aménager une esplanade logistique, les étages supérieurs s'étendent audessus de l'esplanade pour optimiser la surface disponible. Un sous-sol pourra y être aménagé pour des surfaces de dépôt ou de stationnement.

# Schéma des affectations au rez-de-chaussée Activité spéciale (maison du PAU, école, EMS, crèche) Logement Activité tertiaire dynamisant l'espace urbain (ex : commerces, restaurants, etc. ) Autre activité tertiaire (ex : bureaux) Artisanat

① Om

100

200m

# Vie de quartier

Les principes suivants détaillent les activités à développer dans le quartier ainsi que les symbioses à trouver entre les différents acteurs.

# 20. Activer les espaces publics principaux du quartier avec des rez-de-chaussée accueillant des activités de proximité, qu'elles soient commerciales ou non

Afin de favoriser le dynamisme de ces rues, certaines activités sont privilégiées :

- Des commerces de proximité tels que des épiceries, des boulangeries, des kiosques
- Des restaurants ou cafés abordables
- Des services à la personne comme des coiffeurs
- Des équipements publics tels qu'une crèche, un EMS, une école, une maison de quartier, un centre pour les jeunes
- Les horaires d'ouverture de certains commerces de première nécessité devraient pouvoir être adaptés à la clientèle du quartier tout en préservant les employé·e·s

# 21. Coordonner la programmation de La Susette avec les offres existantes et futures du Grand-Saconnex

Afin d'éviter les doublons programmatiques et minimiser le risque de locaux d'activités ou de bureaux inoccupés, les activités proposées devront être complémentaires aux quartiers voisins. Il est recommandé à la commune du Grand-Saconnex de mener des réflexions globales sur la présence des activités économiques sur son territoire, et de développer des outils pour inciter les bonnes activités à s'insérer aux bons endroits.

Afin de coordonner les affectations des rez-de-chaussée, une structure ad-hoc devra être mise en place par voie conventionnelle entre les propriétaires et la commune.

# 22. La place de la Susette comme lieu de rencontre et de vie du quartier

La place de la Susette occupe une position centrale au sein du quartier et accueille des programmes d'utilité publique majeurs tels que l'école et l'EMS. Elle est également dynamisée par des rez-de-chaussée actifs, qui pourront abriter du commerce de proximité et un café par exemple. La place constitue un lieu de rencontre intergénérationnel favorisant un cadre de vie agréable grâce à un aménagement intégrant de nombreux arbres et une présence d'eau.

Obj. 65. Penser à des commerces qui favorisent la rencontre, les échanges et qui animent le quartier (bistrots, foodtrucks, restaurants, tea-rooms).

Obj. 7.Réfléchir à une programmation des rez-de-chaussée qui favorise le lien social au sein du quartier.

Obj. 64. Prévoir des commerces de proximité.

Obj. 9. Prévoir des lieux de rencontre et d'échange pour les jeunes (maison de quartier et rencontres intergénérationnelles).

Obj. 49. Intégrer des infrastructures publiques et parapubliques pour les différents âges de la vie.

Obj. 81. Prendre en compte les âges de la vie dans la définition des espaces ouverts en ce qui concerne l'accessibilité et les activités proposées.

Obj. 66. Proposer des horaires d'ouverture des activités adaptés aux besoins des habitant-e-s tout en protégeant les droits des employé-e-s (horaires décalés, ouverture de certains commerces le dimanche).

Obj. 68. Coordonner le développement de La Susette avec les autres projets du Grand-Saconnex pour éviter les doublons programmatiques et minimiser le risque de locaux d'activités ou de bureaux inoccupés.

Obj. 6. Rechercher des synergies avec les acteurs présents à proximité du site (Octagon, Palexpo, Parc Sarasin, Centre sportif du Blanché, Théâtre Le douze dix-huit, futur musée de la Bande dessinée).

Obj. 5. Proposer une offre culturelle, sportive et sociale complémentaire avec ce qui existe déjà.

# Schéma des affectations au 1er étage et au-dessus Activité spéciale (maison du PAU, école, EMS, crèche) Logement Autre activité tertiaire (ex : bureaux) Artisanat

100

200m

# 23. Aménager de petits espaces publics secondaires aux caractères variés dans le quartier

Ces places secondaires contribuent à une répartition plus homogène des espaces publics à travers le quartier et permettent de répondre à des besoins d'usage différents de ceux de la place de la Susette :

- Entrée du quartier : Porte d'entrée sud du quartier, faisant le lien entre la Place Carantec, le tramway et l'entrée du quartier de la Susette. Les activités autour de ce point sont spécifiquement choisies pour bien dynamiser l'espace public et créer un lien visuel avec la place Carantec
- Alcôves de tranquillité le long des noues : Points de repos intimes et calmes entourés de nature, aménagés de mobilier urbain pour se poser
- Capites du PAU: Petits abris ouverts donnant sur le verger du parc agrourbain aménagés d'une table pour pique-nique ou apéro, ouverts aux habitant·e·s du quartier et aux visiteur·euses
- Verger de l'Octagon : Prolongement extérieur du restaurant de l'Octagon s'ouvrant sur le parc agro-urbain, présence de mobilier pour faire des pauses et se délasser
- Terrain multi sports : Placette sportive à côté d'Octagon par l'aménagement d'un terrain multi sports et de mobilier urbain pour la pratique du sport extérieur

Obj. 8. Intégrer des infrastructures sportives légères, modulaires et flexibles.

# 24. Mettre en place une structure de quartier permettant l'implication des habitant⋅e⋅s dans leur quartier et de relayer les idées vers la commune, les régies et les propriétaires

La création d'une association de quartier représentant les habitant-e-s et utilisateur-trice-s est importante pour créer le lien entre les usager-ère-s du quartier et la commune. Il est important de donner une première impulsion afin que cette association puisse par la suite être plus indépendante. L'engagement d'un-e coordinateur-trice de quartier, à l'instar du quartier de Pont-Rouge à Lancy, garanti une mise en place rapide et qui correspond aux besoins de chacun-e.

Obj. 82. Mettre en place une structure de quartier permettant l'implication des habitant-e-s dans leur quartier et de relayer les idées vers la commune, les régies et les propriétaires.

Obj. 70. Prévoir des espaces ouverts appropriables par les usagers (autogestion, modularité).

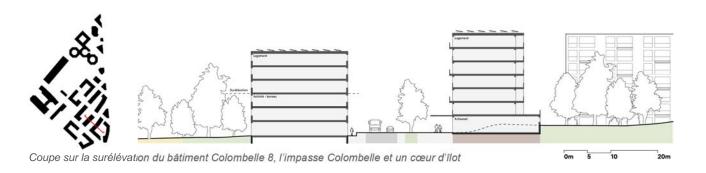
# 25. Encourager l'implantation de lieux à forte plus-value sociale

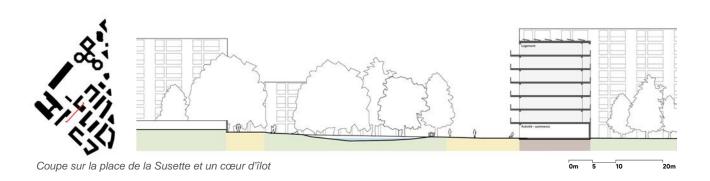
Ces lieux ont pour objectif d'offrir des espaces propices à l'échange, au partage et à l'expérimentation. Ils se démarquent des autres activités urbaines du quartier pour être d'abord des lieux communautaires avant d'être des lieux économiques. Ce sont des lieux propices à avoir de multiples vocations mais toujours autour d'idéaux communautaires, comme : des fermes-restaurants, des cafés-laveries, des recycleries-ressourceries.

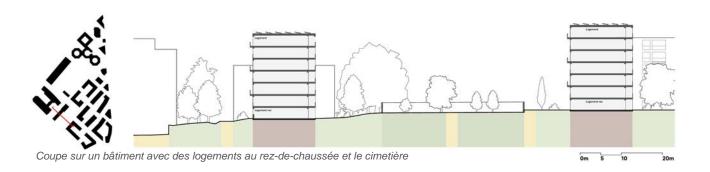
La mise en place de loyers adaptés est une manière d'encourager l'implantation de ces structures, afin qu'elles puissent subsister malgré des activités moins favorables économiquement.

Obj. 67. Encourager l'implantation de lieux à vocations multiples (commerciales, culturelles, productives).

# Coupes







# Rez-de-chaussée des bâtiments de logement

Dans le quartier de la Susette, la construction des surfaces en sous-sol est limitée au maximum afin d'éviter des excavations onéreuses en énergie, en matière et en argent. De ce fait, certains programmes communs sont reportés aux rez-de-chaussée comme les buanderies, les espaces collectifs intérieurs, le stationnement vélo et poussette.

Cette approche permet également de réduire le nombre de logements au rez-dechaussée, qui n'est pas toujours apprécié en milieu urbain dense.

# 26. Intégration des buanderies communes, des salles communes et du stationnement vélo dans les rez-de-chaussée

Les buanderies, généralement reléguées dans les sous-sols des immeubles, sont en réalité bien adaptées à s'installer dans les rez-de-chaussée des immeubles. Dans un quartier durable, elles tirent parti du séchage naturel du linge, une pratique recommandée pour économiser l'énergie, moyennant l'installation de buanderies assez spacieuses et d'accès à l'extérieur.

Si l'immeuble d'habitation désire créer une salle commune accessible à ses habitant·e·s, son implantation est privilégiée au rez-de-chaussée côté cour.

Un tiers des besoins en stationnement vélos de l'immeuble doit se retrouver à l'intérieur dans un local fermé. Ces surfaces sont installées dans les rez-de-chaussée en lien avec les halls d'entrée des immeubles. Le reste des offres de stationnement vélo se trouve à l'extérieur dans des espaces abrités.

# 27. Garantir une privacité des logements au rez-de-chaussée

Les logements en rez-de-chaussée ne sont possibles que sur les rues secondaires et les ruelles.

Pour gérer la privacité de ces logements, deux mesures sont à considérer :

- Aménager un dégagement privatif comme une terrasse, un jardin ou une surface végétale. L'objectif est de mettre à distance le logement du cheminement sans pour autant empêcher les relations visuelles. L'accès direct depuis les rez-de-chaussée aux jardins permet de faire participer les habitant·e·s à l'ambiance et la vie du quartier
- Implanter les logements au rez-de-chaussée un mètre plus haut que les cheminements afin d'éviter les vues directes. Cette mesure semble particulièrement adaptée dans les secteurs en pente de la Susette, du côté aval du bâtiment

# Parc agro-urbain

Le parc agro-urbain (PAU) a l'ambition d'être un pôle de petite production agricole et de pédagogie à l'échelle communale situé au cœur du quartier de la Susette. Le parc agro-urbain doit concilier production agricole et loisirs urbains. Il s'organise autour d'espaces différenciés principalement dédiés aux activités agricoles, de loisirs et de détente, faisant ainsi dialoguer deux univers souvent opposés.

Dans le cadre de l'élaboration de ce schéma directeur, il a été décidé de ne pas définir précisément les usages de ce parc, car la Commune, initiatrice de cette idée, développera ce projet en parallèle du plan localisé de quartier en impliquant les futur·e·s usager·ère·s de cet espace. Cependant, une première orientation est proposée avec les principes suivants :

# Formaliser les usages du parc agro-urbain avec les différents acteur trice s concerné · e · s

La commune du Grand-Saconnex doit mener des démarches de concertation et d'appels à projets afin de préciser les usages du parc. Les futur·e·s habitant·e·s méritent d'avoir une place centrale dans ce processus.

### 29. Développer un parc agro-urbain fortement arboré

Afin de répondre à l'objectif de taux de canopée et de réduire les effets d'îlots de chaleur urbaine. Les usages programmés dans le parc devront composer avec une arborisation importante, par exemple : un verger, de l'agroforesterie, un pâturage arboré.

# 30. Intégrer la pépinière urbaine communale dans le PAU

Le service de voirie de la commune du Grand-Saconnex a besoin d'une pépinière pour les besoins communaux. Le parc agro-urbain du quartier de la Susette pourrait accueillir une surface de 2000 m2, première estimation actuelle pour cette pépinière.

# 31. Assurer des espaces pour le public et habitant·e·s comme un parc-verger et des potagers communautaires

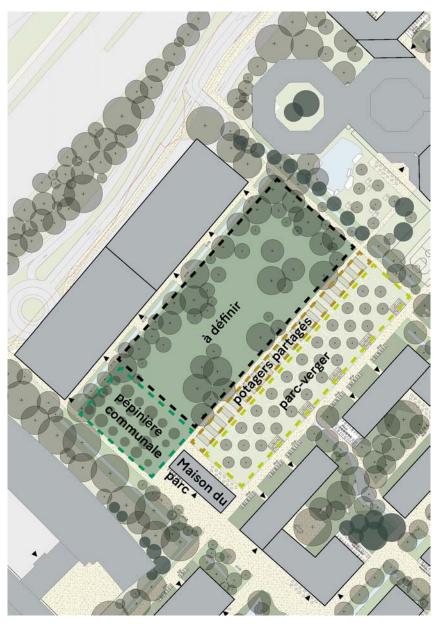
L'image directrice propose d'abriter un verger haute tige accessible au public, qui permet notamment le délassement avec une série d'ameublements urbains. Il devrait être localisé au contact du quartier, au sud du PAU.

Le long du parc-verger, en retrait des voiries publiques, un espace de potagers communautaires viendrait compléter une offre de jardins potagers plus privatifs dans les îlots.

# 32. Créer la maison du parc

Ce bâtiment a l'ambition d'être un élément phare du quartier notamment pour l'accueil des visiteur euse s et habitant es dans le cadre des rencontres de sensibilisation et des démarches pédagogiques. La Maison du parc pourrait

accueillir d'autres programmes en relation avec l'échange de connaissances, et la production agricole comme une buvette ou un petit marché couvert. Cette maison pourrait également s'ouvrir à un programme plus large en lien avec les enjeux de la transition écologique.



Proposition d'affectation pour le parc agro-urbain

Schéma directeur « La Susette »

# C. Triptyque eau-sol-arbres

Par son ampleur (16 ha) et la densité visée sur une des dernières réserves de terrains non urbanisés du Grand-Saconnex, le site de la Susette offre une occasion exceptionnelle de développer un quartier durable.

Les impacts d'un nouveau quartier sont significatifs, tant en phase de développement, de réalisation que d'exploitation : construction, production de biens, services, mobilité et alimentation en constituent les principaux facteurs. Pour poursuivre l'objectif de minimiser les impacts environnementaux, l'enjeu consiste dans la prise en compte de multiples thématiques de manière coordonnée et systémique. Cela concerne notamment :

- La protection des sols (utilisation rationnelle, préservation de la pleine terre, etc.)
- La conception d'un quartier permettant l'essor et la promotion d'aménagements favorables aux différentes formes de nature en ville et à la biodiversité (toits végétalisés, surface en pleine terre, jardinage urbain, etc.)
- La prise en compte en amont de la gestion des eaux afin de maximiser la rétention, l'infiltration, la réutilisation et la création de milieux humides



# Sol

Le sol est une ressource précieuse à conserver au maximum, elle est le support de la biodiversité et de l'agriculture tout en étant un vecteur important pour l'infiltration de l'eau.

## 33. Conserver au maximum la pleine terre et éviter les excavations

Limiter l'imperméabilisation des sols en pleine terre est important pour conserver des sols vivants et une bonne infiltration de l'eau. Les sols existant en pleine terre seront protégés y compris pendant les phases de chantier. En effet un sol vivant met environ 10'000 ans à se créer.

Ainsi, il faut privilégier l'urbanisation sur des zones déjà imperméabilisées et favoriser des constructions à faible empreinte au sol et un développement en hauteur.

Les sous-sols sont à éviter afin de limiter les excavations car elles créent une quantité importante de matière difficilement revalorisable, et leur mise en œuvre a un coût énergétique et environnemental important.

Quand les excavations ne sont pas évitables, il faut réutiliser le produit des excavations dans un périmètre réduit. Une gestion élargie sur l'ensemble de la commune concernant la production et l'utilisation des produits d'excavations (Horizons A, B et C) est à considérer, afin d'optimiser cette ressource et éviter la mise en décharge des matériaux d'excavation.

Obj. 30. Considérer la pleine terre comme une ressource à valoriser et à maintenir au maximum.

Obj. 35. Viser une réutilisation sur site des matériaux terreux et d'excavation.

Obj. 34. Limiter les mouvements de terre sur le site

# Aménager des espaces publics avec des revêtements minéraux semiperméables

Les revêtements minéraux semi-perméables permettent l'infiltration de l'eau dans le sol, de réduire la pression mise sur le réseau d'assainissement durant les précipitations importantes et d'atténuer les îlots de chaleur.

Le choix de surfaces minérales semi-perméables telles que des jeux de dallage à joints ouverts doit s'adapter aux usages et besoins du site. Sur les rues et les cheminements, il faut favoriser des revêtements permettant l'accessibilité de toutes et tous par tous les temps, par exemple des fauteuils roulants mais également des poussettes, chariots, etc. Les cœurs d'îlots et autres lieux avec moins de passages peuvent être aménagés avec des revêtements plus perméables de type grave, permettant aussi le passage des véhicules de secours. Ces revêtements pourraient être issus du recyclage.

# Schéma de la canopée et des continuités écologiques



# Arbres et végétation

Les arbres et les végétations bénéficient aux quartiers car ils rafraîchissent l'air, atténuent le son, embellissent les espaces et offrent des espaces à une biodiversité fragile.

## 35. Arboriser densément et viser un indice de taux de canopée de 40%

La présence d'arbres au port libre dans le quartier et un taux de canopée important joue plusieurs rôles, comme combattre les îlots de chaleurs urbains par le rafraîchissement de l'air, améliorer l'infiltration de l'eau dans le sol, et garantir une biodiversité.

Si le taux visé est de 40%, le quartier devra atteindre au minimum un taux de 30%. Les essences d'arbres diverses et résistantes aux changements climatiques sont à privilégier afin de garantir une bonne durabilité du quartier.

Obj. 18. Conserver et recréer des continuités biologiques, notamment le

long de l'autoroute.

Obj. 16. Prévoir une arborisation importante pour le quartier afin d'améliorer le confort des habitant·e·s.

# 36. Garantir des continuités écologiques à travers le quartier

Une continuité écologique principale connecte la végétation le long de l'autoroute à la Voie-de-Moëns en passant le long du PAU et de l'hôtel Hilton. Ce tronçon permet de compléter une continuité à plus grande échelle s'accrochant aux Bois de la Foretaille à l'est et au Parc de Sarasin et au Bois du Jonc à l'ouest.

Des continuités écologiques secondaires s'étendent dans le quartier notamment à travers les cœurs d'îlots. Ces continuités sont de qualité secondaire car elles possèdent plus d'interruptions et sont moins denses.

Des mesures complémentaires et localisées devront encore être étudiées comme par exemple des passages pour les amphibiens sous les routes, des écuroducs pour les écureuils au-dessus des routes, ou des nichoirs pour les oiseaux et les chiroptères, ou des infrastructures (tas de bois, murgiers, fausses pierreuses, etc.) favorables aux reptiles et insectes.

# 37. Aménager des bandes herbeuses arborées dans les espaces minéraux

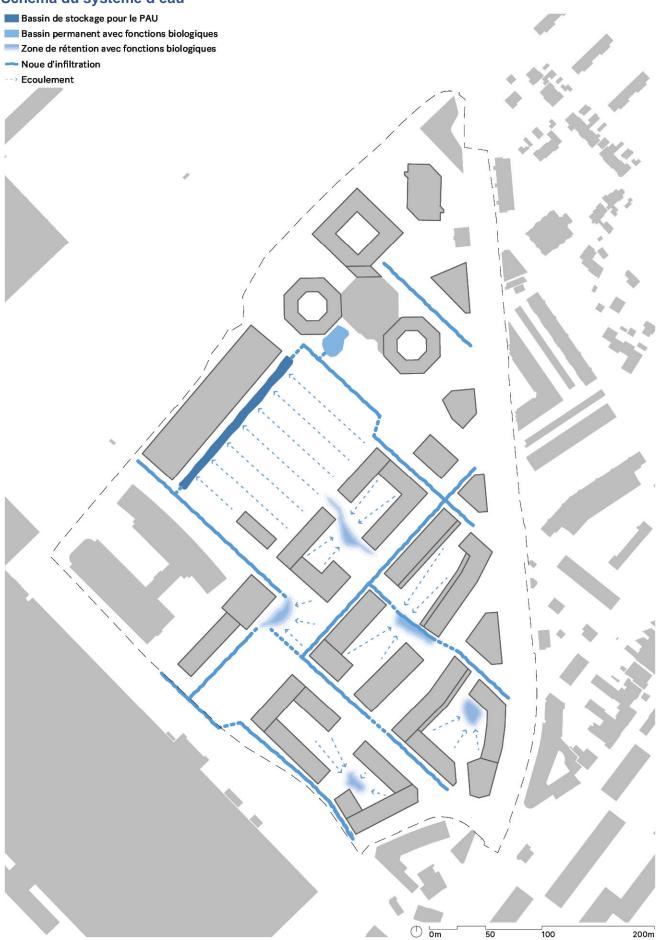
Dans les rues et sur les places, où il faut garantir des surfaces minérales pour le flux des personnes, plusieurs mesures sont prises pour garantir la présence d'éléments naturels :

- Des noues et des zones inondables plantées d'une végétation foisonnante composée d'essences propices aux milieux humides et résistantes à la variation hydrologique
- Une arborisation permettant d'offrir un ombrage généreux le long des cheminements

# 38. Aménager de la végétation rudérale sur les surfaces sur dalle

A travers le quartier il existe quelques surfaces de terre sur dalle ne permettant pas de faire pousser des arbres. Sur ces surfaces, il est recommandé de faire pousser des espèces végétales pionnières et rudérales au port naturel ne nécessitant que peu d'eau et qui permettent d'offrir un type d'espace naturel rare dans le quartier et donc de favoriser une biodiversité riche et variée.

# Schéma du système d'eau



# Eau

L'eau est une ressource précieuse qui mérite d'être valorisée au sein même des quartiers d'habitations. La gestion naturelle des eaux de pluie permet de faire bénéficier les habitant·e·s de l'eau tout en évitant d'augmenter la pression mise sur les réseaux d'eaux usées.

# 39. Créer un système résilient qui favorise la rétention-infiltration des eaux de pluie plutôt que l'évacuation dans le réseau d'assainissement urbain

Une gestion des eaux pluviales par rétention-infiltration a plusieurs avantages comme recharger les nappes phréatiques, éviter la surcharge des réseaux d'assainissement et favoriser la création d'espaces verts et de biodiversité.

Un système de noues et de bassins de rétention-infiltration se développe dans le quartier. Le parcours de l'eau revêt une importance tant au niveau écologique qu'au niveau de l'expérience du lieu. Il crée des paysages et des ambiances varié(e)s où l'on peut découvrir, apprendre, s'amuser, se ressourcer.

Dans les cœurs d'îlots, des zones naturelles de rétention sont aménagées, elles favorisent l'infiltration des eaux de pluie et durant les fortes précipitations, ces bassins peuvent se remplir et éviter le surchargement des réseaux d'assainissement. Dans le parc-verger à l'ouest de l'Octagon, un bassin permanent est intégré, il rafraîchit l'espace et offre un habitat pour la biodiversité.

Des noues sont aménagées le long des rues, leurs niveaux peuvent varier selon le niveau de précipitation et elles favorisent l'infiltration dans le sol. Connectées aux bassins, elles permettent également d'évacuer le trop plein d'eau, et de le répartir à travers le quartier. Dans le cas où les noues ne seraient pas réalisables, il faudrait envisager la réalisation de tranchées de Stockholm.

Ainsi, les eaux météoriques du site (des surfaces au sol et des toitures) sont dirigées vers les surfaces plantées. Les pentes convergent ensuite vers les noues et les bassins. Tout ce système se déverse dans le bassin de stockage situé au point bas du site le long du PAU. Il servira à l'irrigation de ce dernier.

# 40. Favoriser la mise en place de système alternatifs pour la revalorisation et la réduction des eaux usées

Environ 30% de l'eau consommée par habitant·e-s est utilisé lors de l'évacuation des déchets dans les WC, cette consommation peut être réduite en utilisant des systèmes alternatifs, comme des toilettes sèches, la séparation des urines et des selles ou le filtrage et réutilisation sur place de certaines des eaux usées. Ces systèmes doivent être étudiés au cas par cas lors de l'élaboration des bâtiments.

Obj. 27. Mettre en place un système de récupération des eaux de pluie et d'irrigation naturelle pour l'arrosage de la végétation du quartier.

Obj. 25. Favoriser les systèmes naturels pour la gestion des eaux au sein du quartier (noue paysagère, irrigation naturelle, bassin de rétention à ciel ouvert).

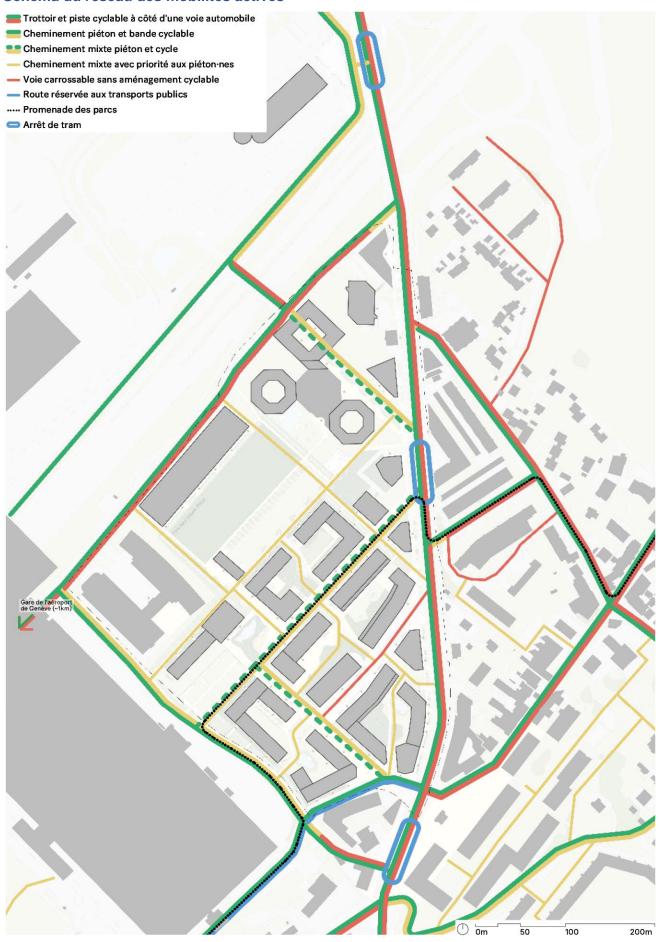
Obj. 29. Penser à l'eau comme une ressource et non comme un vecteur de transport de nos déchets.

# Schéma général de réseau de mobilité Route de Ferney avec mobilité douce, tram et TIM - Cheminement piéton et bande cyclable Cheminement mixte piéton et cycle — Cheminement mixte avec priorité aux piéton·nes --- Cheminement piéton secondaire Trottoir et piste cyclable à côté d'une voie automobile Voie automobile sans aménagement cyclable ~ Zone carrossable modérée avec priorité aux piéton·nes - Route - Route réservée aux transports publics Arrêt de tram Parking existant conservé 200m

# D. Mobilités

Le quartier de la Susette est circonscrit par le triangle formé par la route de Ferney, l'autoroute et le bâtiment principal de Palexpo. Il s'agit donc de travailler, d'une part sur les connexions à pied et à vélo avec les secteurs voisins, et d'autre part, d'orienter la mobilité du quartier sur le tramway et les mobilités actives plutôt que sur l'autoroute, tout en minimisant l'impact de la mobilité motorisée.

# Schéma du réseau des mobilités actives



#### Mobilités actives

Le terme mobilité active regroupe tous les modes de transport qui n'utilisent que l'activité physique humaine comme source d'énergie, comme la marche et le vélo. Ce mode de déplacement contribue à décarboner nos villes et à la santé des utilisateur-rices.

#### 41. Privilégier la mobilité active à la mobilité motorisée

A l'exception de quelques rues, l'ensemble du quartier donne la priorité aux piéton·ne·s avec la possibilité pour les vélos d'emprunter les rues dans les deux sens. Du stationnement vélo est prévu en suffisance dans le quartier et la connexion sur l'axe principal vélo aménagé sur la route de Ferney permet de relier rapidement le centre-ville à vélo. Cette mesure répond aux objectifs de réduction de parts modales des transports individuels motorisés. Elle permet également une augmentation de critères de qualité de vie dans le quartier, comme un air moins pollué, moins de bruit et des rues piétonnes plus animées. De plus le quartier intègre des modèles d'habitats décorrélés de la voiture (par ex. dans les coopératives).

Obj. 42. Intégrer les réflexions du schéma directeur de 2019, des autres ateliers des PLQ du Grand projet et du tramway en matière de mobilité.

Obj. 40. Développer une mobilité durable au sein et entre les quartiers du Grand-Saconnex

Obj. 72.Intégrer des modèles d'habitats décorrélés de la voiture (par ex. dans les coopératives).

# 42. Garantir que les aménagements des rues permettent la bonne cohabitation des modes de mobilités douces

La cohabitation de ces modes de déplacement n'est pas toujours évidente à cause des différentes allures. Ainsi, il faut aménager les différentes rues et cheminements en réduisant la vitesse et en donnant la priorité aux piétons pour garantir la bonne cohabitation.

Obj. 21.Penser l'intégration des vélos selon leur vitesse (vélo rapide et vélo balade) et les séparer des flux de voitures.

Deux types d'aménagements des rues sont à envisager :

- Des rues mixtes piétons-vélos sans aménagement spécifique aux cycles, qui favorisent le roulement au pas et qui donnent la priorité aux piéton-ne-s. Cet aménagement est à favoriser dans les rues principales où le nombre de personnes peut être important et l'animation forte
- Des rues piéton·ne·s-vélos avec des bandes cyclables dédiées ou des rues piéton·ne·s-vélos-voitures limitées à 30 ou 20 km/h avec des pistes cyclables pour permettre à chacun·e des modes d'évoluer à leur propre vitesse. Un travail d'aménagement doit être réalisé aux intersections pour augmenter la sécurité des différent·e·s usager·ère·s Ces aménagements sécurisés, directs et continus sont à favoriser sur les axes cyclables rapides

#### 43. Aménager un itinéraire pour la promenade des parcs au sein du quartier

La promenade des parcs a pour objectif de mettre en lien les différents parcs et espaces naturels par un cheminement de mobilité active. Elle passe dans le quartier de la Susette par la voie de Moëns et par la place de la Susette avant de rejoindre la route de Ferney à hauteur de l'arrêt de tramway, dans un espace mixte piéton·ne·s-vélos.

Obj. 19. Intégrer la Promenade des Parcs au sein des espaces ouverts du quartier. Obj. 20. Développer des liaisons piétonnes et cyclistes nord-sud et estouest en relation avec les axes de mobilité douce à l'échelle du Grand Genève.

# 44. Garantir une bonne perméabilité de la mobilité active à travers le quartier en lien avec les réseaux inter-quartiers

Le réseau de mobilité active du quartier se met en lien avec les accroches des tracés des quartiers alentours à travers le passage sous Palexpo en direction de l'aéroport et de sa gare, le pont Pavillon en direction du pôle d'échange multimodal, la Voie de Moëns en direction de la place Carantec et la route de Ferney pour les autres destinations.

# 45. Aménager une voie de mobilité active sécurisée le long de la Route François-Peyrot

Afin de créer une liaison rapide et efficace le long de l'autoroute, reliant l'aéroport, la gare CFF, le pôle multimodal et le pont du tramway, la route François-Peyrot accueille une piste cyclable bidirectionnelle séparée du trafic motorisé entre Palexpo et le pont Pavillon. La portion de la route entre le pont Pavillon et la route de Ferney accueille uniquement les piéton·ne·s et les cyclistes.

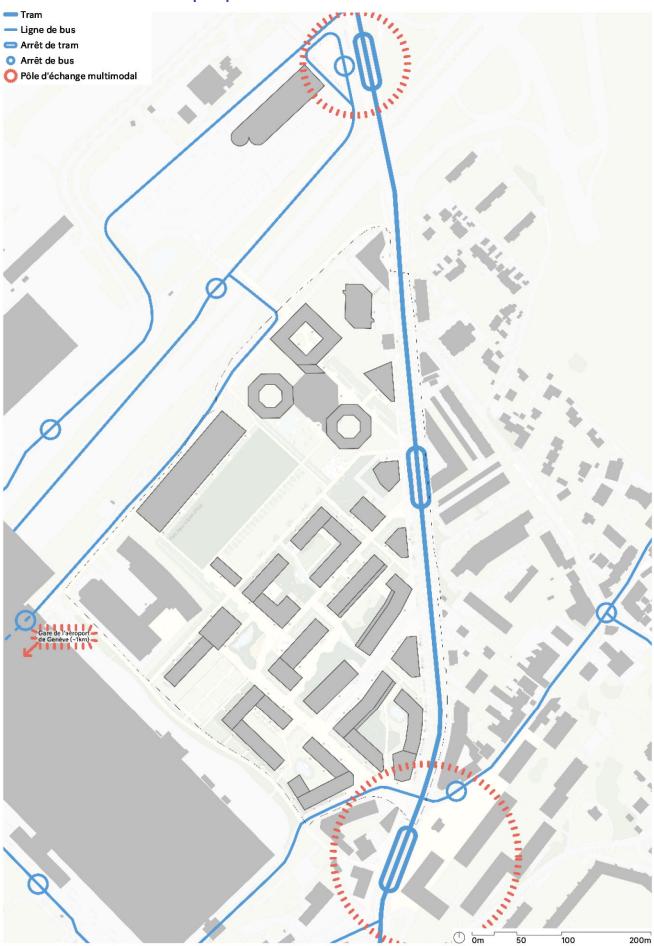
Obj. 71. Encourager l'utilisation des mobilités douces en mettant en place des services de livraison de proximité (logistique du dernier kilomètre).

### Encourager l'utilisation des mobilités douces en mettant en place des services de livraison de proximité et des vélos-cargos partagés (logistique du dernier kilomètre)

Le fait de pouvoir transporter des objets encombrants et/ou lourds est essentiel dans un quartier avec une accessibilité voiture réduite. Une mise à disposition de vélos-cargos et de charrettes-à-bras ainsi qu'un service de livraison à la porte devront être mis en place.

Un hub de logistique urbaine dans le quartier peut grandement contribuer à l'efficacité et à la durabilité des opérations de livraison. Il permet de minimiser les distances parcourues pour les livraisons et mutualiser les trajets, ce qui peut réduire les coûts associés au transport en organisant les tournées de livraison. Les trajets optimisés et la possibilité d'utiliser des véhicules plus propres pour les derniers kilomètres (comme des vélos-cargos) permettent de jouer un rôle clef dans la modernisation des systèmes de livraison en milieu urbain.

# Schéma du réseau de transport public



### **Transports publics**

Les transports publics sont centraux à la mobilité urbaine car ils permettent de transporter un plus grand nombre de personnes, de décarboner nos villes et offrir la possibilité de se déplacer à tout le monde.

#### 47. Orienter le quartier autour des deux arrêts de tramway

Les arrêts de tramway servent d'accroches aux rues principales du quartier, ainsi l'accès à pied y est facilité. L'arrêt de tramway Carantec est pensé comme une plateforme d'échange de transports publics avec plusieurs lignes de bus menant à diverses destinations comme la gare Cornavin ou Versoix.

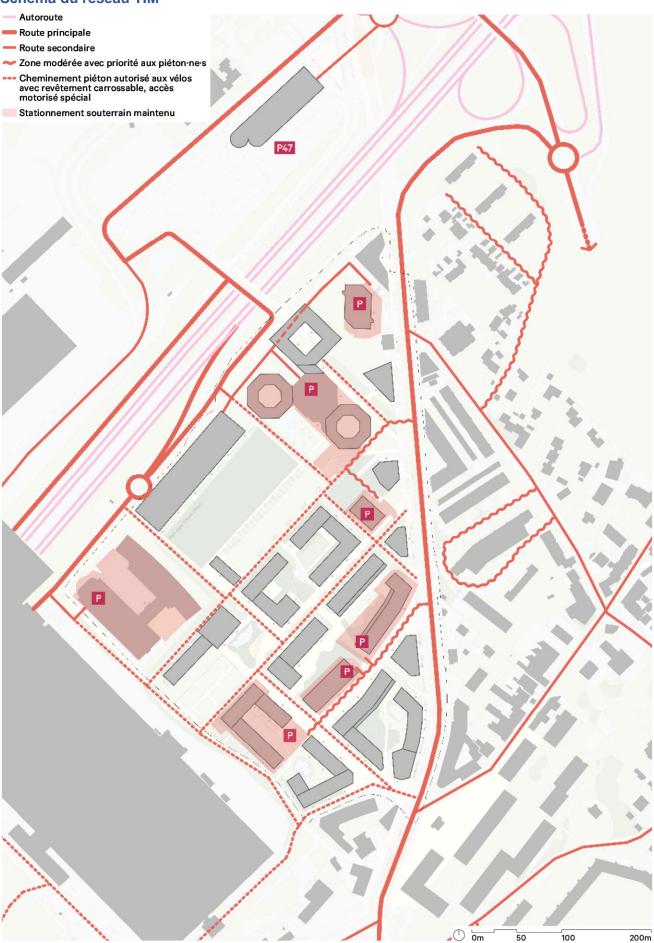
Obj. 23. Valoriser les futurs arrêts de tramway et leur connexion au quartier comme porte d'entrée piétonne.

#### 48. Proposer un arrêt de bus l'Octagon au niveau du pont Pavillon

Afin d'augmenter les liens avec l'aéroport et de répondre aux ambitions du périmètre de la pointe nord, un arrêt de bus est proposé à la hauteur du pont Pavillon.

Obj. 22. Renforcer l'attractivité du site en améliorant sa connexion avec la gare et l'aéroport.

### Schéma du réseau TIM



#### Mobilités motorisées

La mobilité motorisée à une place centrale dans nos villes, tant pour le transport de personnes que de marchandise. Cependant, ces dernières années, à cause de considérations écologiques, de santé et de manque d'espace, la place de la voiture en ville est remise en question. Le quartier de la Susette reflète cette tendance et propose de garantir l'accès au quartier aux véhicules motorisés, mais de les concentrer en périphérie.

### Conserver un accès routier en zone 30 depuis la route de Ferney sur l'Impasse Colombelle pour desservir les parkings existants

Cette voirie sert de points d'accès aux parkings existants, et aux activités existantes et nouvelle de l'Impasse Colombelle. L'accès au parking du CVHS (qui est conservé) se fait par une nouvelle rampe située à la hauteur de l'Impasse Colombelle 8 afin de ne pas couper la rue reliant la Place de la Susette à la Place Carantec. Le stationnement de véhicules de service liés aux activités est possible dans les bâtiments ou le long des façades d'activité selon un aménagement à définir.

Obj. 41. Identifier un nombre limité de points d'accès véhicule motorisé au quartier et aux parkings à proximité des axes existants.

#### Conserver un accès routier en zone de rencontre depuis la route de Ferney sur le début du chemin Pavillon

Cet accès routier modéré dessert le parking du bâtiment du chemin du Pavillon 5 et donne accès à la future parcelle de la république d'Irak. Selon l'évolution du projet, certaines autres activités pourraient également avoir besoin de cet accès, par exemple pour la dépose-minute de la future crèche de l'Octagon et éventuellement certaines livraisons (voir le chapitre C. Hypothèses en suspens.)

#### 51. Organiser l'accessibilité de la façade nord du quartier

Avec les nouvelles contraintes de mobilités motorisées sur la route de Ferney et l'ambition de faire du quartier de la Susette un quartier presque sans voiture, certains bâtiments existants de la pointe nord (Octagon, Ferney 207 et Ferney 211) ainsi que le nouveau bâtiment d'activités de la route François-Peyrot auront leurs accès motorisés exclusivement sur la route François-Peyrot. Cet axe doit être réaménagé afin de mieux répondre aux besoins des différentes activités et permettre une desserte logistique.

Le report de trafic sur ce secteur ne doit pas surcharger la Voie-des-Traz. Pour permettre cette gestion du flux du trafic motorisé, deux éléments doivent être réalisés. Premièrement, la construction du pont Pavillon pour rejoindre le côté nord de l'autoroute et deuxièmement, l'aménagement d'un rond-point à la hauteur de l'actuel pont cintré afin de permettre un remboursement et un accès direct à la bretelle de la JAG longeant l'autoroute.

Pour accéder à la façade nord du quartier, le trafic en provenance de Genève emprunte la route François-Peyrot du côté de Palexpo, le trafic en provenance de Lausanne emprunte la Voie-des-Traz et le pont Pavillon.

Pour sortir du site, tout le trafic de cette frange est orienté vers l'autoroute et la JAG (jonction autoroutière du Grand-Saconnex), le trafic en direction de la France peut emprunter le pont Pavillon et rejoindre directement l'autoroute par la bretelle à réaliser, sans passer par la Voie-des-Traz.

Obj. 75. Etudier la possibilité d'utiliser les parkings existants (P47 ou autres) pour les habitant-e-s.

### Mutualiser les offres de stationnement existant dans le quartier et aux alentours

Obj. 24. Etudier une éventuelle synergie entre l'interface multimodale P47 et le quartier. Selon le Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP) du Canton de Genève, il est estimé que le nouveau quartier de la Susette a besoin d'environ 800 à 900 places de stationnement voiture, y compris pour les surfaces existantes conservées. Aujourd'hui, le site de la Susette contient un nombre important de places, l'offre est estimée à environ 1'150 places de stationnement. Les places nécessaires doivent donc premièrement être comblées par l'offre existante sur le site, ensuite par des offres de stationnement à proximité du site conformément au nouveau RPSFP. Si les offres existantes ne pouvaient pas être rendues disponibles par leurs propriétaires, un parking souterrain pourrait être réalisé sous le nouveau bâtiment d'activités le long de la route François-Peyrot avec un accès depuis le nouveau giratoire.

Obj. 74.Mutualiser le stationnement entre les logements (utilisation soir et weekend) et les activités (utilisation diurne).

Une mutualisation des places de stationnement entre les travailleur-euse-s et les habitant-e-s du site devra également être considérée tout comme la mise en place d'offres d'autopartage.

Obj. 76.Prévoir des points de chargement pour les batteries des véhicules électriques.

Il faut assurer l'accès à des bornes de chargements pour les véhicules électriques même dans les parkings existants. Le besoin en bornes de chargement sera à évaluer lors de la réalisation du projet en fonction de l'offre existante dans les parkings mutualisés.

# 53. Garantir un accès carrossable spécial (livraison, pompier) dans les rues réservées à la mobilité active

Toutes les rues sont aménagées pour permettre l'accès des secours à tous les bâtiments du quartier. Ces aménagements permettront également un accès réglementé pour les livraisons, les déménagements et pour les PMR.

# E. Environnement et climat

Une série d'objectifs en lien avec l'environnement mérite d'être fixée afin de garantir le confort et une bonne qualité de vie aux futur-e-s habitant-e-s du quartier :

- La prise en compte du confort des usager·ère·s dans les espaces publics (topographie, îlots de chaleur, ombrage, matérialité, eaux, végétalisation, ombres portées, etc.)
- La gestion attentive des nuisances sonores dans les secteurs de mixité logements-activités à l'intérieur du quartier (bruit routier, bruit des avions, bruit des activités in situ, etc.)
- La gestion des sources énergétiques (approvisionnement, besoins énergétiques des bâtiments, techniques de constructions durables, gestion des déchets, etc.)
- La prise en compte des contraintes OPAM dans la définition et dans la localisation des établissements sensibles (écoles, EMS, etc.)
- La prise en compte de l'évolution des contraintes ORNI sur le site.
   L'enfouissement de la ligne haute tension aura un impact sur la définition et la localisation des établissements sensibles (écoles, EMS, etc.)

### Schéma des courants nocturnes

→ Courants nocturnes 100 200m

#### Rafraîchissement

Afin de combattre les îlots de chaleurs, une stratégie de rafraîchissement des espaces urbains est mise en place.

#### 54. Garantir des espaces frais grâce à l'arborisation et aux éléments d'eau

Afin de lutter contre les îlots de chaleur, qui ont tendance à s'aggraver avec le changement climatique, il est important de favoriser la présence d'arbres et d'eau dans le quartier.

D'une part les arbres offrent de l'ombre, de l'autre les arbres et les éléments d'eau favorisent le mécanisme de l'évapotranspiration. Pour profiter au maximum de ce mécanisme, il est important de laisser la nature pousser, et de favoriser des zones de végétation denses plutôt que du gazon.

#### 55. Définir une géométrie urbaine favorisant le passage des courants nocturnes

Dans le quartier de la Susette, les courants nocturnes passent naturellement du sud-est au nord-ouest, permettant de rafraîchir le quartier.

Les rues du quartier dans cette orientation doivent permettre l'écoulement de ces courants pour permettre un rafraîchissement. Afin de renforcer leur effet, ces rues seront accompagnées de noues et de plantations.

Obj. 53.Végétaliser un maximum le quartier pour lutter contre les îlots de chaleur (taux de canopée important).

Obj. 56. Valoriser de l'eau de pluie pour participer au rafraîchissement du quartier.

Obj. 59. Mettre en place une stratégie pour lutter contre les îlots de chaleur.

Obj. 55. Mettre en place des solutions simples de rafraîchissement de l'air dans les espaces ouverts (évapotranspiration, voir brumisation).

Obj. 57. Pratiquer la tonte raisonnée dans les espaces ouverts extérieurs afin de favoriser la biodiversité et l'évapotranspiration pour le rafraîchissement du quartier.

Obj. 52. Intégrer les questions de confort thermique liées aux fortes chaleurs dans la conception des bâtiments et des typologies de logement (orientation des bâtiments, ventilation des appartements, rafraîchissement passif).

Obj. 58.Concevoir un quartier bioclimatique favorisant la circulation de l'air

# Schéma de l'éclairage nocturne



### **Eclairage**

L'éclairage bénéficie aux utilisateur-rices nocturnes mais peut également créer des désagréments pour la faune, la flore et les habitant-e-s. C'est pourquoi une attention particulière doit être apportée à la stratégie d'éclairage du quartier.

# 56. Protéger les zones de nature de l'éclairage artificiel afin d'y favoriser la biodiversité

La lumière artificielle perturbe les cycles naturels de la faune et de la flore, affectant leur comportement, reproduction et croissance. Elle modifie les écosystèmes en altérant les interactions entre les différentes espèces et leur environnement. De ce fait, l'éclairage doit être évité à proximité des continuités écologiques, notamment de la principale.

# 57. Travailler les ambiances lumineuses nocturnes des espaces urbains pour éviter d'éclairer des logements inutilement

L'éclairage de l'espace public durant la nuit est primordial pour des raisons d'usages et de sécurité, cependant cet éclairage ne doit pas éclairer indirectement des appartements. Pour garantir une bonne harmonie entre ces besoins, plusieurs stratégies sont à considérer :

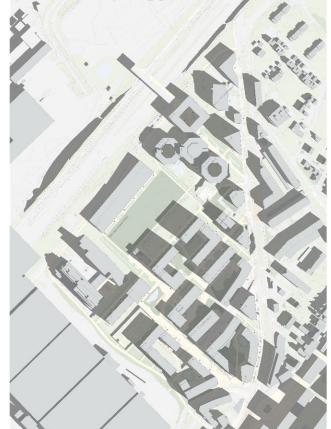
- Allumer les éclairages publics uniquement lors du passage de personnes à l'aide de détecteurs
- Utiliser des éclairages doux, avec un cône lumineux ne débordant pas sur les façades alentours
- Utiliser des éclairages au sol
- Assurer l'éclairage public uniquement sur certaines rues principales, et favoriser des rues secondaires et des cœurs d'îlots sans éclairage
- Favoriser l'implantation des chambres sur les espaces non illuminés

Obj. 39. Optimiser l'éclairage des espaces extérieurs/publics à l'aide de détectours

# Illustrations des ombres aux équinoxes et aux solstices



Solstice d'hiver à midi (heure solaire) (21 décembre, 12h50)



Équinoxe de printemps matin (21 mars, 09h50)



Solstice d'été à midi (heure solaire) avec arborisation (21 juin, 12h50)



Équinoxe d'automne après-midi (21 septembre, 15h50)

#### Lumière naturelle

#### 58. Garantir une bonne illumination naturelle du quartier et des habitations

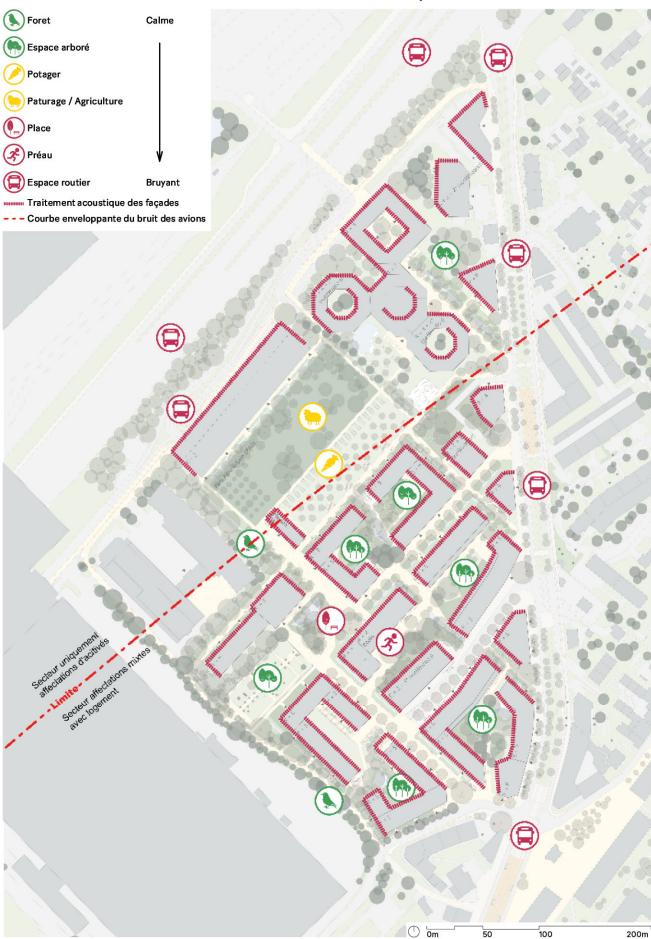
De manière générale, les rez-de-chaussée bénéficient d'une illumination directe une bonne partie de l'année et de la journée. Les logements traversants sont favorisés afin d'offrir plus de lumières naturelles aux habitations.

La morphologie urbaine du quartier, notamment l'alignement des géométries à 45° par rapport à l'axe nord-sud, permet à ce que les usager·ère·s profitent d'une illumination naturelle et directe une bonne partie de l'année. De ce fait, tous les rez-de-chaussée et espaces publics bénéficient d'une illumination directe une partie de l'année malgré une volumétrie dense.

Durant les mois d'hiver, les usager·ère·s bénéficient de moins de lumière, comme il est courant dans les villes, mais la situation se rétablit au plus tard aux équinoxes. Durant les mois d'été, la canopée importante permet de protéger les espaces publics de la lumière directe. D'autres solutions de protection de la lumière directe en été méritent d'être étudiées, et cela notamment pour les bâtiments afin de garantir un confort thermique.

Obj. 37. Favoriser les éclairages naturels directs et indirects.

# Schéma des ambiances sonores et des traitements acoustiques



#### **Bruit**

Par sa proximité à l'aéroport et l'autoroute, le quartier de la Susette est particulièrement sensible au bruit. Plusieurs actions peuvent être mises en œuvre afin de garantir une bonne qualité de vie aux habitant-e-s.

# 59. Travailler finement les ambiances sonores au sein du quartier pour créer des espaces différenciés et adaptés aux différents besoins

Au sein même du quartier de la Susette l'exposition au bruit routier directe est moindre. Le quartier est majoritairement piéton, ne possède aucune route traversante mais uniquement quelques voies de désertes. Cependant l'activité humaine peut également générer du bruit. De ce fait, le quartier favorise des espaces aux ambiances sonores différenciées. D'un côté, les rues principales et la place avec une animation et de l'autre côté, des espaces calmes en cœur d'îlot pour permettre un repos auditif nécessaire aux habitant·e·s.

#### 60. Limiter l'impact du bruit aérien sur le quartier et créer des zones protégées

Pour limiter l'impact du bruit aérien, les mesures suivantes sont prises :

- Implanter les logements dans la partie sud, en deçà de la courbe de bruit aérien correspondant à un quartier résidentiel (DSII)
- Augmenter les hauteurs des bâtiments au nord des îlots pour protéger les cœurs d'îlot
- Construire des façades avec des bonnes capacités d'absorption phonique afin de limiter la réverbération du bruit et traiter les pieds des façades nordouest avec de la végétalisation pour éviter la réverbération du bruit au sol
- Pour le cas de l'impasse Colombelle dans laquelle des activités seront implantées, des marquises phono-absorbantes seront installées afin de limiter la réverbération du bruit des avions tout en protégeant les logements du bruit généré par les activités

Obj. 2. Protéger les habitant·e·s des réverbérations de bruit entre les nouvelles constructions par des revêtements de façades appropriés et des implantations étudiées pour minimiser au maximum le bruit (décision à prioriser sur la position des chemins d'accès).

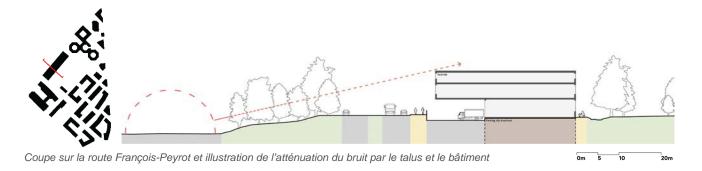


Coupe sur un cœur d'îlot et l'atténuation du bruit par le revêtement de la façade

#### 61. Protéger le quartier contre le bruit venant de l'autoroute

Afin de protéger les bâtiments et les espaces extérieurs du quartier des nuisances de l'autoroute, un bâtiment est construit le long de la Route François-Peyrot avec un porte-à-faux afin de se rapprocher le plus possible de la source de nuisance. Cet écran protégera également le quartier des bruits des opérations au sol de l'aéroport.

Obj. 1. Protéger le site des nuisances de l'autoroute et de l'aéroport (pollution atmosphérique et sonore).



#### **Energie**

Plusieurs principes de production et d'utilisation d'énergie sont proposés pour répondre aux objectifs de durabilité du quartier.

# 62. Optimiser la consommation énergétique à l'échelle du quartier notamment par la promotion de bâtiments et d'installations à très haute performance énergétique

Le quartier répondra aux standards THPE. Les bâtiments existants rénovés ainsi que les nouvelles constructions se caractériseront par leur faible consommation en énergie, leur autonomie partielle en énergie renouvelable et leur faible émission en gaz à effet de serre (GES), tant lors de la construction que lors de l'exploitation du quartier. L'opportunité de certifier le quartier par exemple en "site 2000 watts" doit être évaluée².

### Maximiser l'utilisation des sources énergétiques locales, renouvelables, disponibles, et leur valorisation par des infrastructures énergétiques ad hoc

Un concept énergétique territorial (CET) devra être élaboré en parallèle du plan localisé de quartier (PLQ) pour définir précisément la stratégie énergétique du quartier. L'intégration du quartier au réseau GeniLac est très probable. Il faudra l'intégrer dans le développement en valorisant également l'énergie solaire et les rejets thermiques des activités. De plus, la stratégie énergétique du quartier devra également évaluer les opportunités de collaborations énergétiques avec les acteurs avoisinants comme Palexpo et l'aéroport.

La géothermie à faible profondeur n'est pas favorable dans ce secteur (ni les sondes verticales, ni la nappe). La géothermie à grande profondeur n'est pas adaptée non plus étant donné la taille du quartier (l'investissement serait trop important).

#### 64. Aménager les toitures du site avec des panneaux solaires et de la végétation

Les toitures des bâtiments sont une ressource précieuse car elles peuvent avoir plusieurs usages importants pour le bâtiment. Les panneaux solaires permettent une production électrique et la végétalisation permet de lutter contre l'effet d'îlot de chaleur, de faire de la rétention des eaux de pluie et de favoriser la biodiversité.

La combinaison des panneaux solaires et toitures végétales est un cercle vertueux pour les deux éléments. D'une part les plantes et le substrat maintiennent la température de l'air à un niveau plus favorable à la production énergétique, car les panneaux solaires deviennent moins efficaces quand ils surchauffent. En contrepartie, les panneaux produisent de l'ombre et participent au maintien d'humidité qui rend le milieu moins extrême pour la végétation.

Obj. 43. Développer un quartier modèle en termes de production énergétique locale.

Obj. 46. Vérifier la pertinence d'un raccordement du quartier au projet Genilac.

Obj. 44. Etudier une synergie possible avec Palexpo pour l'approvisionnement électrique du quartier.

Obj. 45. Valoriser les façades de Palexpo en termes de production énergétique.

Obj. 31. Garantir la possibilité d'utiliser la géothermie sur le site.

Obj. 54. Lorsque cela est possible, végétaliser les toitures.

Obj. 33. Optimiser l'utilisation du sol en combinant les usages (par exemple en couvrant un parking avec de la végétalisation et/ou des panneaux solaires).

91

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Tiré du Schéma directeur 2019

Obj. 60. Prendre les mesures nécessaires pour la santé et la sécurité des habitantes et habitants (OPAM\*, risques naturels, ...).

#### Qualité de l'air

#### 65. Prendre les mesures nécessaires pour la santé des habitant-e-s

Le quartier de la Susette se situe à proximité de l'aéroport International de Genève, de l'autoroute et de la route de Ferney, dont les transports routiers et aériens sont d'importants émetteurs de polluants atmosphériques. Le trafic individuel motorisé sera prochainement réduit sur la route de Ferney avec le développement du tramway et même si le trafic aérien et autoroutier augmente, les émissions polluantes devraient être stables voir diminuer en raison des améliorations techniques. Il faut cependant noter que les immissions dans le périmètre sont moindres que celles du centre-ville de Genève. La limitation du trafic au sein du quartier et la production de chaleur par le réseau GéniLac, permettront de maintenir une bonne qualité de l'air dans le quartier.

#### Gestion des déchets

66. Localisation des points de collecte des déchets le long des réseaux principaux permettant la prise en compte de la circulation motorisée, des flux de livraison liés à la collecte des déchets et des flux piétons

Les points de collecte sont localisés de manière à minimiser les impacts sur les logements (bruit, odeurs, circulation). Le maillage devra être cohérent avec le phasage de l'urbanisation et les centralités retenues.

 Organiser des espaces d'échange et de recyclage à différentes échelles dans le quartier

Dans les immeubles d'habitation, des locaux ou des bibliothèques d'échanges sont aménagé(e)s entre voisin·e·s, à l'échelle du quartier, voire inter-quartiers.

#### 68. Réutiliser la matière organique sur place

La matière organique issue des points de collecte est mise à disposition pour le parc agro-urbain, les potagers ou l'utilisation personnelle.

#### **OPAM**

Obj. 60. Prendre les mesures nécessaires pour la santé et la sécurité des habitantes et habitants (OPAM\*, risques naturels, ...).

# 69. Prendre les mesures nécessaires pour la sécurité des habitant⋅e⋅s en cas d'accidents majeurs

Aujourd'hui, l'autoroute et la Route de Ferney sont assujetties aux préconisations OPAM. A l'horizon de la réalisation du tramway, l'objectif est de supprimer l'assujettissement de la route de Ferney comme axe OPAM. L'illustration du plan directeur a privilégié cette hypothèse pour la localisation des activités sensibles comme la crèche, l'école et l'EMS.

Les éventuelles mesures de protection architecturales des bâtiments implantés le long des axes OPAM seront à préciser lors de l'élaboration du PLQ.

### F. Réalisation

Ce chapitre permet de mettre en valeur une série de principes qui sortent du cadre légal d'un PLQ mais qui mériteraient néanmoins d'être mis en œuvre par la commune et le canton afin de garantir le fonctionnement et la réalisation du quartier à la hauteur des ambitions initiales.

### Mesures pour le quartier

Ces principes détaillent des mesures à mettre en place tout au long du processus d'élaboration du projet et au sein même du quartier.

#### 70. Penser un quartier flexible afin de pouvoir réagir aux aléas du futur

Le futur possède un caractère incertain et hautement volatile. De ce fait, le quartier de la Susette doit être prêt à s'adapter aux changements sociétaux à venir. Ces principes très généraux peuvent être appliqués :

- Favoriser des locaux et des structures qui peuvent s'adapter aux besoins
- Favoriser des équipements low-tech économes et facile à réparer
- Renforcer les pratiques communautaires et d'entre-aide
- Favoriser la mutualisation des biens et des espaces

# 71. Exiger une transparence de la part des développeurs, entreprises et fournisseurs qui participent à la construction du quartier

L'étape de réalisation est cruciale dans le développement du quartier. La transparence qui guide le processus de développement urbain doit être prolongée également dans cette étape pour assurer le succès à long terme du quartier. Exiger une transparence des développeurs sur leurs engagements et sur les entreprises et fournisseurs sollicités permet également de s'assurer que les ambitions climatiques et sociales du quartier de la Susette soient finalement atteintes.

#### 72. Assurer un suivi de l'ambition de durabilité des constructions

Comme le quartier de la Susette a l'ambition d'être un quartier exemplaire en termes de durabilité, il est également nécessaire de cadrer la construction des nouveaux bâtiments qui ont un impact important sur le bilan carbone.

Les nouvelles constructions devront répondre aux exigences Bilan carbone chantier et bâtiment (BC2B) et devront répondre aux standards THPE 2000W et THQmat

- Privilégier la rénovation des bâtiments existants à hauts standards énergétiques
- Favoriser le réemploi des matériaux de construction
- Les mouvements de terre sont limités au minimum
- Une partie de l'énergie utilisée est assurée par une autoproduction
- La consommation de l'eau est réduite au minimum et des circuits de récupération sont mis en place
- Limiter la surchauffe estivale à l'aide de protections solaires et de ventilation

Obj. 48. Penser un quartier flexible afin de pouvoir réagir aux aléas du futur.

Obj. 50. Demander aux développeurs de déclarer leurs intentions et de les respecter.

Obj. 51. Exiger une transparence sur les entreprises et les fournisseurs engagés dans la construction du quartier.

Obj. 47. Favoriser les solutions constructives avec un faible impact carbone (matériau renouvelable, matériau recyclé). Etudier les alternatives au béton.

Obj. 36. Encourager les constructions à énergie positive.

Obj. 38. Intégrer des solutions pour obtenir un confort thermique dans les bâtiments en minimisant la dépense énergétique (façades végétalisées, protections solaires fixes, façades intelligentes réagissant à la saison).

Obj. 28. Penser la gestion de l'eau aussi à l'échelle des bâtiments en intégrant des solutions alternatives moins gourmandes en eau.

#### Obj. 78. Garantir la mixité sociale.

Obj. 61. Encourager les diversités de typologies d'appartements (appartements modulables, appartements ateliers, clusters).

Obj. 79. Offrir une diversité de tailles d'appartements qui répondent à différents besoins et différents budgets.

Obj. 62. Favoriser les échanges d'appartements (avec un maintien des loyers) afin d'optimiser l'utilisation des surfaces construites.

# Obj. 80. Permettre l'utilisation des toitures par les habitant-e-s pour favoriser les rencontres.

Obj. 70. Prévoir des espaces ouverts appropriables par les usager·e·s (autogestion, modularité).

Obj. 73. Proposer une offre en véhicules partagés répondant à différents besoins (véhicules motorisés divers, vélo-cargo).

Obj. 77. Prévoir des espaces permettant le partage d'objets entre habitant-e-s, ainsi que des espaces à mutualiser comme des buanderies communes, des chambres d'ami-e-s ou autre.

Obj. 69. Mettre en place des lieux nondéfinis permettant une appropriation par les futur.e.s habitant.e.s.

# 73. Garantir la mixité sociale dans le quartier par la construction d'appartements destinés à différentes tranches socio-économiques

La « Loi générale sur les zones de développement » (LGZD) définit les proportions de types de logements à réaliser. Il est possible d'aller plus loin en travaillant sur les typologies des logements afin d'offrir des appartements adaptés à différentes tailles de ménages et de modes de vie comme les clusters, appartements modulables, appartements-ateliers ou des pièces qui peuvent être accessibles indépendamment d'un appartement.

#### 74. Garantir une occupation adéquate des logements

Très souvent, de grands appartements restent occupés par des personnes en couple ou seule après le départ des enfants par exemple. Les logements d'utilité publique réglementent et contrôle l'occupation des appartements, mais ce n'est pas le cas des autres types de logements. Pour permettre une meilleure utilisation des logements au sein du quartier, une plateforme d'échange d'appartements qui permettent à des personnes de trouver des logements plus adaptés à leurs besoins pourrait être mise en place à l'échelle du quartier ou de la commune.

# 75. Encourager l'implantation de coopératives d'habitation participatives dans le quartier

Les coopératives offrent un style de vie proche des aspirations des habitant·e·s, des logements à loyers abordables et stables sur le long terme ainsi qu'une forme d'habitat intermédiaire entre la location traditionnelle et la propriété privée. Elles amènent aussi très souvent une grande mixité sociale et générationnelle. Les coopératives participatives se distinguent des coopératives traditionnelles par le fait qu'elles privilégient un urbanisme participatif. Elles regroupent des personnes désireuses de s'engager dans un projet participatif et qui souhaitent se mobiliser pour contribuer activement à l'élaboration de leur quartier. Les futur·e·s habitant·e·s peuvent émettre des recommandations en s'appropriant ainsi leur futur lieu de vie en amont de sa réalisation.

### 76. Encourager la création d'espaces mutualisables dans les bâtiments et dans le quartier

Mutualiser des espaces entre plusieurs personnes et usages, à l'échelle du quartier et de l'immeuble, est une stratégie qui permet de favoriser la convivialité et d'économiser la construction de surfaces peu utilisées.

Dans les logements, certains programmes sont plus facilement mutualisables, comme les buanderies ou les toitures des immeubles. Cette démarche peut être poussée plus loin et d'autres espaces peuvent être mutualisés, comme des chambres d'ami·e·s, des salles communes, des ateliers bricolages ou encore des espaces d'échange d'objets ou de savoirs. Cette démarche mérite d'être faite en consultation avec les futur·e·s habitant·e·s afin de bien répondre à leurs besoins.

# 77. Valoriser et redéfinir le rôle d'un e concierge dans la dimension sociale et de service

La conciergerie a été réduite à sa dimension de nettoyage et est assurée très souvent aujourd'hui par des entreprises. Avec la digitalisation de la société et le vieillissement de la population, de plus en plus de personnes se retrouvent marginalisées et fragilisées. Le concierge, au sens noble du terme, a la garde du bâtiment, mais surtout de ses habitant-e-s. Il est là pour veiller à la qualité de vie, créer du lien et permettre la bonne utilisation des locaux.

Obj. 83. Valoriser et redéfinir le rôle d'un e concierge d'immeuble ou de quartier dans la dimension sociale et de service.

#### 78. Mise en place d'une charte de durabilité des entreprises

Les entreprises exerçant une activité sur le site (magasins, restaurants, commerces) s'engagent à suivre une charte de durabilité environnementale et sociale.

### Mesures d'accompagnements

Ces principes détaillent des mesures qui doivent être prises en dehors du périmètre du schéma directeur mais qui impactent directement la qualité de vie et la réussite du guartier.

### Démolir le pont cintré afin que l'ensemble des fonctionnalités du pont Pavillon soient déployées

La bretelle d'entrée sur l'autoroute en direction de la France ne pourra être réalisée que lorsque le pont cintré sera démoli. Cette fonctionnalité est fondamentale pour ne pas surcharger le giratoire de la Voie-des-Traz.

### Limiter les émissions de bruit de la plateforme logistique de Palexpo en direction du quartier

La plateforme logistique située au sud-est de la halle principale de Palexpo génère des nuisances sonores importantes lors des montages et démontages des expositions. Un mur anti-bruit pourrait être réalisé ainsi qu'une couverture de la partie la plus au sud qui comprend le compacteur.

Obj. 12. Questionner la position du CVHS (centre de voirie, horticole et de secours) au sein du quartier.

### 81. Déplacement du CVHS dans une localisation opportune du point de vue de l'accessibilité que ce soit dans le quartier où en dehors du quartier

La densification du quartier et l'ambition d'en faire un quartier majoritairement piéton remettent en question l'usage actuel du CVHS. A terme, le centre sera déplacé à un autre emplacement, qui reste encore à déterminer. Dans l'illustration du schéma directeur, une partie du CVHS a été déplacée dans le bâtiment le long de la route François-Peyrot.

# 82. Aménager les arrêts de tramway et de bus afin de les rendre accessibles à toutes et tous et confortables

Pour que les habitant·e·s et usager·ère·s du quartier utilisent les transports publics, les arrêts de tramway et de bus doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite, offrir un abri contre le vent, la pluie et la chaleur.

# 83. Mettre en œuvre un passage attractif pour la mobilité active sur la route François-Peyrot sous Palexpo

La réalisation d'une traversée agréable pour la mobilité sous la halle principale de Palexpo est essentielle pour offrir une bonne connectivité du quartier à la gare de l'aéroport, ainsi qu'à l'aéroport et ses services.

# 84. Garantir un tourner à gauche depuis le débouché du chemin Pavillon sur la route de Ferney

Afin de répondre aux besoins de la parcelle de la république d'Irak, un tourner à gauche sur la route de Ferney est nécessaire, en entrée et en sortie. Sans cette mesure, le trafic de la parcelle de l'Irak devrait passer par le chemin Pavillon en direction de François Peyrot, ce qui n'est pas souhaitable.

# 85. Renforcer le cordon boisé de la Voie-de-Moëns et recréer le cordon boisé le long de l'autoroute

Afin de constituer la continuité biologique principale, (principe 35), il s'agit également de la réaliser sur les portions hors périmètre du SD.

# G. Prise en compte des objectifs issus de la concertation

Les 83 objectifs de la concertation, issus d'un travail collaboratif entre propriétaires, habitant·e·s, usager·ère·s du quartier ont nourri l'élaboration du schéma directeur. Ils ont permis de donner des orientations fortes au quartier.

Cette liste met en lien les objectifs de la concertation avec les principes du schéma directeur.

Objectifs issus de la concertation	Principes du sché	ma directeur
Protéger le site des nuisances de l'autorout (pollution atmosphérique et sonore).	e et de l'aéroport	Principe 61.
2. Protéger les habitants des réverbérations de nouvelles constructions par des revêtements de appropriés et des implantations étudiées pour maximum le bruit (décision à prioriser sur la pod'accès).	le façades minimiser au	Principe 60.
3. Valoriser le rapport du quartier au « Grand F visuelle avec le Jura).	Paysage » (relation	Principe 4.
4. Travailler les implantations et les volumétrie bâtiments comme un paysage construit (divers		Principe 8.
5. Proposer une offre culturelle, sportive et soc complémentaire avec ce qui existe déjà.	ciale	Principe 21.
6. Rechercher des synergies avec les acteurs proximité du site (Octagon, Palexpo, Parc Sara du Blanché, Théâtre Le douze dix-huit, futur m dessinée).	asin, Centre sportif	Principe 21.
7. Réfléchir à une programmation des rez-de- favorise le lien social au sein du quartier.	chaussée qui	Principe 20.
8. Intégrer des infrastructures sportives légère flexibles.	s, modulaires et	Principe 23.
9. Prévoir des lieux de rencontre et d'échange (maison de quartier et rencontres intergénérati		Principe 20.
10. Mettre en valeur le cimetière et la Voie-de-	Moëns.	Principe 13.
11. Mettre en valeur le réseau viaire existant.		Principe 13.
12. Questionner la position du CVHS (centre de de secours) au sein du quartier.	le voirie, horticole	Principe 81.
13. Revaloriser l'œuvre Adam et Eve pour l'en de la Commune depuis la route de Ferney.	trée du quartier et	Principe 12.
14. Penser le quartier en complémentarité du connon en opposition.	centre historique et	Principe 13.
15. Protéger les arbres majeurs existants com à l'angle du cimetière.	me le vieux chêne	Principe 15.
16. Prévoir une arborisation importante pour le d'améliorer le confort des habitants.	quartier afin	Principe 35.
17. Renforcer le cordon végétal de la Voie-de masquer la façade de Palexpo.	-Moëns afin de	Principe 13.

Objectifs issus de la concertation	Principes du sché	ma directeur
18. Conserver et recréer des continuités biologie long de l'autoroute.	giques, notamment	Principe 36.
19. Intégrer la Promenade des Parcs au sein ouverts du quartier.	des espaces	Principe 43.
20. Développer des liaisons piétonnes et cycli Est-ouest en relation avec les axes de mobilité du Grand Genève.		Principe 44.
21. Penser l'intégration des vélos selon leur vi et vélo balade) et les séparer des flux de voitu		Principe 42.
22. Renforcer l'attractivité du site en améliorar avec la gare et l'aéroport.	nt sa connexion	Principe 48.
23. Valoriser les futurs arrêts de tram et leur conquartier comme porte d'entrée piétonne.	onnexion au	Principe 47.
24. Etudier une éventuelle synergie entre l'interparte le quartier.	erface multimodale	Principe 52.
25. Favoriser les systèmes naturels pour la gesein du quartier (noue paysagère, irrigation na rétention à ciel ouvert).		Principe 39.
26. Optimiser la perméabilité des sols.		Principe 5.
27. Mettre en place un système de récupération pluie et d'irrigation naturelle pour l'arrosage de quartier.		Principe 39.
28. Penser la gestion de l'eau aussi à l'échelle intégrant des solutions alternatives moins gou		Principe 72.
29. Penser à l'eau comme une ressource et ne vecteur de transport de nos déchets.	on comme un	Principe 40.
30. Considérer la pleine terre comme une resset à maintenir au maximum.	source à valoriser	Principe 33.
31. Garantir la possibilité d'utiliser la géotherm	nie sur le site.	Principe 63.
32. Questionner la dimension du parc agro urb	pain.	Principe 3.
33. Optimiser l'utilisation du sol en combinant exemple en couvrant un parking avec de la vé des panneaux solaires).	- "	Principe 64.
34. Limiter les mouvements de terre sur le site	<i>)</i> .	Principe 33.
35. Viser une réutilisation sur site des matéria d'excavation.	ux terreux et	Principe 33.
36. Encourager les constructions à énergie po	sitive.	Principe 72.
37. Favoriser les éclairages naturels directs et	indirects.	Principe 58.

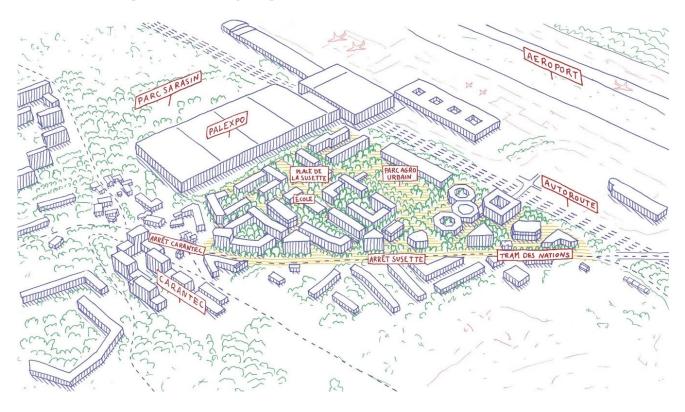
Objectifs issus de la concertation	Principes du schéi	ma directeur
38. Intégrer des solutions pour obtenir un colles bâtiments en minimisant la dépense éne végétalisées, protections solaires fixes, faça réagissant à la saison).	ergétique (façades	Principe 72.
39. Optimiser l'éclairage des espaces extéri	eurs	Principe 57.
40. Développer une mobilité durable au sein du Grand-Saconnex.	n et entre les quartiers	Principe 41.
41. Identifier un nombre limité de points d'au motorisé au quartier et aux parkings à proxi existants.		Principe 49.
42. Intégrer les réflexions du schéma directe autres ateliers des PLQ du Grand Projet et mobilité.		Principe 41.
43. Développer un quartier modèle en terme énergétique locale.	es de production	Principe 63.
44. Etudier une synergie possible avec Pale l'approvisionnement électrique du quartier.	expo pour	Principe 63.
45. Valoriser les façades de Palexpo en terrénergétique.	mes de production	Principe 63.
46. Vérifier la pertinence d'un raccordemen Genilac.	it du quartier au projet	Principe 63.
47. Favoriser les solutions constructives avec carbone (matériau renouvelable, matériau ralternatives au béton.	•	Principe 72.
48. Penser un quartier flexible afin de pouve futur.	oir réagir aux aléas du	Principe 70.
49. Intégrer des infrastructures publiques et les différents âges de la vie.	parapubliques pour	Principe 20.
50. Demander aux développeurs de déclare de les respecter.	er leurs intentions et	Principe 71.
51. Exiger une transparence sur les entrepr fournisseurs engagés dans la construction of		Principe 71.
52. Intégrer les questions de confort thermic chaleurs dans la conception des bâtiments logement (orientation des bâtiments, ventila appartements, rafraîchissement passif).	et des typologies de	Principe 55.
53. Végétaliser un maximum le quartier pou de chaleur (taux de canopée important).	r lutter contre les îlots	Principe 54.
54. Lorsque cela est possible, végétaliser le	es toitures.	Principe 64.

Objectifs issus de la concertation	Principes du schéma direc	teur
55. Mettre en place des solutions simples de rai de l'air dans les espaces ouverts (évapotranspir brumisation).	•	54.
56. Valoriser de l'eau de pluie pour participer au rafraîchissement du quartier.	Principe	54.
57. Pratiquer la tonte raisonnée dans les espace extérieurs afin de favoriser la biodiversité et l'év pour le rafraîchissement du quartier	•	54.
58. Concevoir un quartier bioclimatique favorisa de l'air.	nt la circulation Principe	55.
59. Mettre en place une stratégie pour lutter cor chaleur.	ntre les îlots de Principe	54.
60. Prendre les mesures nécessaires pour la sa des habitants (Opam, risques naturels,).	nnté et la sécurité Principe principe	
61. Encourager les diversités de typologies d'ap (appartements modulables, appartements atelie		73.
62. Favoriser les échanges d'appartement (aver des loyers) afin d'optimiser l'utilisation des surfa		74.
63. Permettre l'intégration de l'artisanat dans le	quartier. Principe	16.
64. Prévoir des commerces de proximités.	Principe	20.
65. Penser à des commerces qui favorisent la réchanges et qui animent le quartier (bistrot, foorestaurants, tea-room).	•	20.
66. Proposer des horaires d'ouverture des activ besoins des habitants tout en protégeant les dre employés (horaires décalés, ouverture de certai le dimanche).	pits des	20.
67. Encourager l'implantation de lieux à vocatio (commerciales, culturelles, productives).	ns multiples Principe	25.
68. Coordonner le développement de La Susett projets du Grand-Saconnex pour éviter les doub programmatiques et minimiser le risque de loca de bureaux inoccupés.	plons	21.
69. Mettre en place des lieux non-définis perme appropriation par les futur.e.s habitant.e.s.	ttant une Principe	76.
70. Prévoir des espaces ouverts appropriables (autogestion, modularité).	par les usagers Principe principe	
71. Encourager l'utilisation des mobilités douce place des services de livraison de proximité (log dernier kilomètre).		46.

Objectifs issus de la concertation	Principes du schéma directeur
72. Intégrer des modèles d'habitats décorrélés dex. dans les coopératives).	de la voiture (par Principe 41.
73. Proposer une offre en véhicules partagés rél différents besoins (véhicules motorisés divers, v	•
74. Mutualiser le stationnement entre les logemes soir et week-end) et les activités (utilisation diurr	•
75. Etudier la possibilité d'utiliser les parkings ex autres) pour les habitants.	xistants (P47 ou Principe 52.
76. Prévoir des points de chargement pour les b véhicules électriques.	atteries des Principe 52.
77. Prévoir des espaces permettant le partage d'habitants, ainsi que des espaces à mutualiser communes, des chambres d'amis ou	omme des
78. Garantir la mixité sociale.	Principe 73.
79. Offrir une diversité de tailles d'appartements différents besoins et différents budgets.	qui répondent à Principe 73.
80. Permettre l'utilisation des toitures par les halfavoriser les rencontres.	bitants pour Principe 76.
81. Prendre en compte les âges de la vie dans la espaces ouverts en ce qui concerne l'accessibili proposées.	·
82. Mettre en place une structure de quartier per l'implication des habitants dans leur quartier et didées vers la commune, les régies et les proprié	de relayer les
83. Valoriser et redéfinir le rôle d'un concierge d' quartier dans la dimension sociale et de services	·

Schéma directeur « La Susette »

# III. MISE EN ŒUVRE



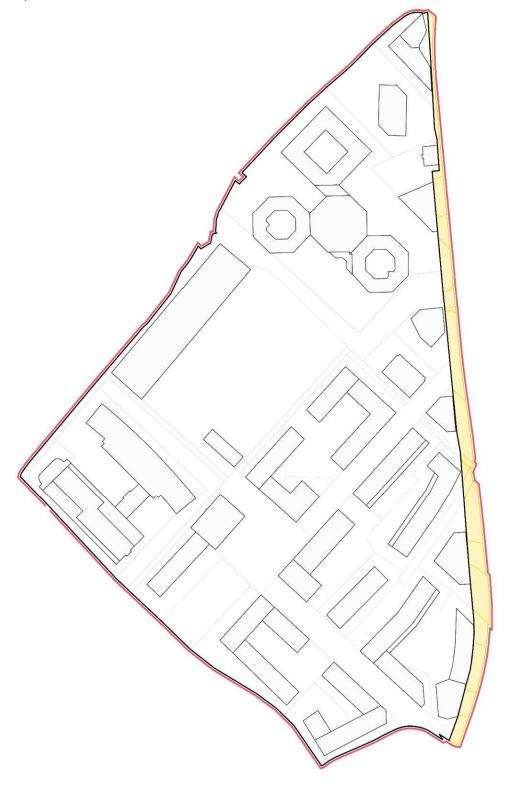
# Périmètre de la modification de zone et expropriation liée au tram

─ Périmètre de la MZ☐ Périmètre du PLQ

Surface de parcelles expropriées

Bâtiment

Nouvelle limite parcellaire



# A. Répartition des droits à bâtir

Les droits à bâtir sont répartis au prorata des surfaces de parcelle. Le projet du tramway a partiellement exproprié la quasi-totalité des propriétaires le long de la route de Ferney. Des reports de droits à bâtir ont été négociés pour la majorité des parcelles. D'autres reports de droits à bâtir existent, pour le pont Pavillon par exemple ainsi que des reports plus anciens, liés à la prolongation de l'impasse Colombelle en direction du cimetière par exemple. La réalisation de l'hôtel en plusieurs phases a utilisé les droits à bâtir de certaines parcelles.

Un tableau en annexe présente l'ensemble de ces reports et les surfaces de terrain déterminantes définies après la prise en compte de l'ensemble des mutations citées ci-dessus.

#### Surface de terrain

La surface de parcelles considérées dans le périmètre du schéma directeur est de 150'446 m2 (surface des parcelles après expropriation du projet de tramway). Le domaine public existant sur le périmètre représente 7'471 m2 et ne donne pas de droit à bâtir. Les divers reports de droit à bâtir représentent 7'577 m2. La surface de terrain déterminante représente donc 150'552 m2.

#### Droits à bâtir

L'indice d'utilisation du sol du schéma directeur est fixé à 1.65, les droits à bâtir représentent donc 248'410 m2 de surface de plancher. 72'431 m2 de bâtiments sont à conserver sur le long terme, les droits à bâtir pour la réalisation des nouveaux bâtiments représentent donc 179'140 m2.

#### **Affectations**

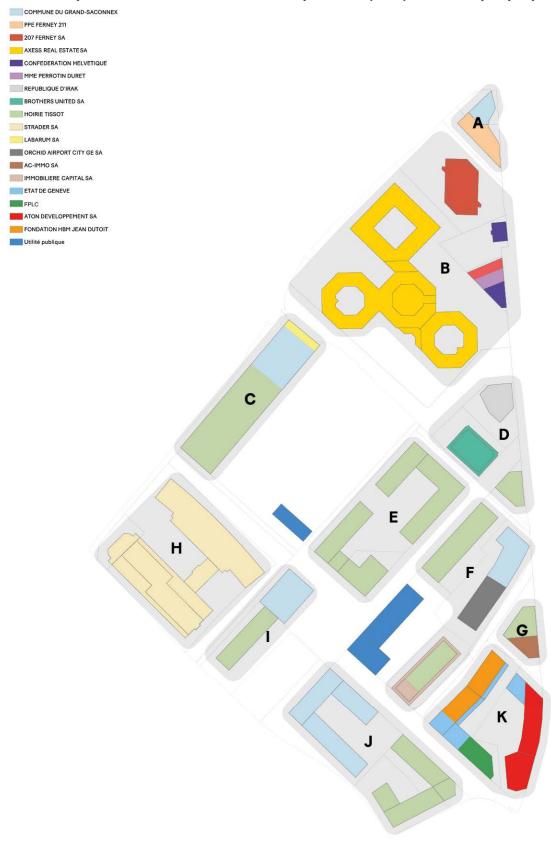
Ces surfaces de plancher sont réparties entre 122'766 m2 de logements, 16'137 m2 d'activités artisanales, 33'436 m2 d'activités tertiaires (dont hôtel et EMS), et 6'800 m2 d'activités de proximité dans les rez-de-chaussée d'immeubles. Le tableau en annexe présente la répartition des droits à bâtir par propriétaire et par affectation. Les bâtiments situés sur des parcelles contenant uniquement une affectation publique ne demandent pas de droit à bâtir pour être réalisés. L'école et la maison du parc agro-urbain seront réalisés hors des droits à bâtir mentionnés plus haut (pour environ 5'300m2).

#### Localisation

Les droits à bâtir ne seront pas forcément réalisés sur les parcelles des propriétaires. Des échanges de parcelles et des conventions devront être mises en place en parallèle du PLQ.

Un premier plan de répartition des droits à bâtir par secteur a été élaboré dans le cadre du schéma directeur. Il permet de lancer les discussions entre propriétaires et d'imaginer les échanges et modifications de parcelles à réaliser.

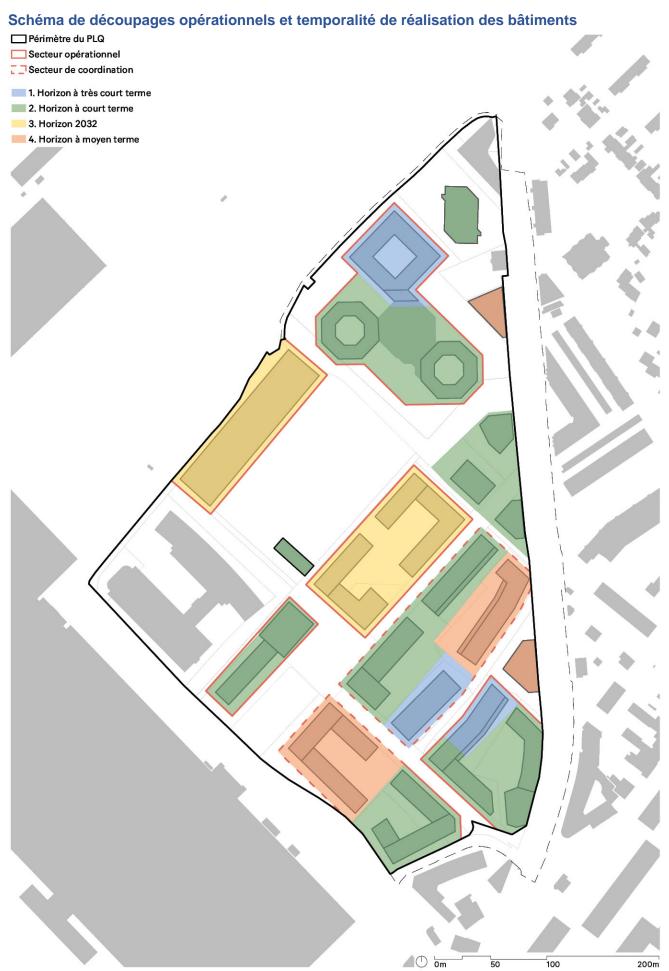
# Plan de répartition des surfaces brutes de plancher (SBP) à réaliser par propriétaire



## Tableau de répartition des surfaces brutes de plancher (SBP) à réaliser par propriétaire

SBP à réaliser

		SDF a realiser			
	Acquéreur	Logement	Artisanat	Tertiaire	Rez actifs
Α	COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	-	-	-	-
	PPE FERNEY 221	-	-	13 m2	-
_					
В	207 FERNEY SA	-	-	4'532 m2	-
	AXESS REAL ESTATE SA	-	-	15'653 m2	-
	CONFEDERATION HELVETIQUE	-	-	2'274 m2	-
	MME PERROTIN DURET	(2)	ű.	2'633 m2	( <u>)</u>
С	COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	-	4'000 m2	2	i.e.
	HOIRIE TISSOT		9'000 m2	5.	1.E.
	LABARUM SA	-	637 m2	-	-
D	REPUBLIQUE D'IRAK	-	á	3'020 m2	
	BROTHERS UNITED SA		-	811 m2	-
	HOIRIE TISSOT	4'800 m2		5.	858
E	HOIRIE TISSOT	30'299 m2	=	2	3'400 m2
F	COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	3'900 m2	1'100 m2	2	se:
	HOIRIE TISSOT	11'600 m2		ā	900 m2
	ORCHID AIRPORT CITY GE SA	3'617 m2	600 m2		
	IMMOBILIERE CAPITAL SA	577 m2		4	7#2
G	HOIRIE TISSOT	4'600 m2			400 m2
G	_	3'086 m2			400 III2
	M. CHEVALLEY - AC IMMO SA	3 000 1112	-	-	-
Н	STRADER SA	-	-	-	-
	COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	_		4'500 m2	
•			_	4 300 1112	-
	HOIRIE TISSOT	7'000 m2	-	-	-
J	COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	15'935 m2		4	400 m2
	HOIRIE TISSOT	12'800 m2	2	5	400 m2
K	ETAT DE GENEVE	4'751 m2	800 m2	2	500 m2
× * * *	FPLC	3'086 m2		2	100 m2
	ATON DEVELOPPEMENT SA		8	R	700 m2
		9'964 m2	17	3	700 1112
	FONDATION HBM JEAN DUTOIT	6'752 m2	-	-	-



# B. Planification de détail et découpages opérationnels

#### **PLQ**

Le choix s'oriente sur la réalisation d'un seul PLQ. Les principales raisons pour ce choix sont les suivantes :

- Afin de ne pas multiplier les procédures. Les études d'impact environnement et mobilité sont uniques, ce qui permet d'éviter le "saucissonnage" et ainsi apporte une plus grande solidité juridique au PLQ
- La concertation est plus simple et sollicitera moins la population tout en lui permettant d'avoir une vision cohérente et globale
- L'équité de traitement entre les propriétaires est optimale. Le PLQ unique permet d'éviter d'ouvrir des négociations sur les droits à bâtir par périmètres et dans des temporalités différentes
- Les reports de droits à bâtir sont facilités car le périmètre est suffisamment vaste pour les accueillir
- Les futurs domaines publics communaux et servitudes publiques sont établi(e)s d'un seul coup sans attendre d'autres procédures

#### Secteurs opérationnels

Dans le but de garantir la qualité et la cohérence des projets, des secteurs opérationnels sont déterminés dans le schéma directeur. Ils permettent de mettre les acteurs de ces secteurs en relation pour la définition et la réalisation des espaces extérieurs et imposent la coordination de la réalisation des bâtiments pour éviter un chantier perpétuel et désordonné dans le quartier.

Le schéma directeur propose également un secteur de coordination qui intègre des bâtiments existants et dont la réalisation ne se fera pas dans le même horizon temporel. Ce secteur devra être coordonné dans la définition des espaces extérieurs entre les différents acteurs.

#### Etapes de réalisation des bâtiments

Les étapes de réalisation ne sont pas définies précisément dans le schéma directeur. Cependant, les horizons de développement sont notifiés par secteur.

- 1. L'horizon très court, potentiellement en parallèle du PLQ concerne deux objets. L'extension d'Octagon qui reste sur les droits à bâtir de la précédente zone et de son plan de détail et dont le développement est déjà en cours. Et un bâtiment qui devrait remplacer les logements de la rue Joe Siffert, dont la démolition est nécessaire pour l'aménagement de la rue principale entre la Place Carantec et la Place de la Susette
- 2. L'horizon court, dès l'adoption du PLQ concerne des bâtiments réalisables sans contrainte particulière
- 3. L'horizon 2032 concerne des bâtiments réalisables dès l'échéance d'une servitude grevant les droits à bâtir d'une parcelle
- 4. L'horizon moyen terme concerne des bâtiments réalisables en remplacement de bâtiments actuels en activité dont la destination ne correspond plus au nouveau contexte du guartier

### Schéma de temporalité de réalisation des espaces publics ou à usage public



#### Etapes de réalisation des espaces publics

La réalisation des espaces publics devra être coordonnée avec celles des bâtiments. En parallèle à l'élaboration du quartier, plusieurs projets seront réalisés autour du quartier de la Susette :

- 0A Réalisation et mise en service du tram « Nation Grand-Saconnex », le tronçon jusqu'à Ferney-Voltaire sera réalisé à l'horizon 2030
- 0B Aménagement de la place Carantec et de son quartier
- 0C Construction du pont Pavillon et réaménagement de la route François-Peyrot autour de l'Octagon

Dans un premier temps, et sans être lié à l'adoption du PLQ :

- 1A Constituer la continuité biologique en créant un cordon boisé autour de l'hôtel Hilton et en renforçant le cordon boisé de la Voie-de-Moëns Largeur continuité biologique : ~5m à ~20m
- 1B Déplacer la pépinière urbaine, planter le verger et pré-végétaliser le parc agro-urbain
  - Surface pépinière urbaine : ~2'000m2 / Surface verger + potager : ~4'700m2
  - 1C Revaloriser le cimetière et sa végétation

En parallèle des constructions de l'horizon court :

 2A – Aménager la future rue de Carantec (Place Carantec-Place de la Susette) qui comprend le réaménagement du bout de l'impasse Colombelle en direction du cimetière

```
Largeur vide: ~22m / Surface: ~4'100 m2 / Largeur cheminement: ~14m
```

 2B – Aménager la rue de la Susette (Place de la Susette – arrêt de tramway « Susette »)

```
Largeur vide : ~20m / Surface : ~3'600m2 / Largeur cheminement : ~8m
```

• 2C – Aménager la place de la Susette

```
Dimension vide : \sim60m x \sim65m / Surface : \sim4'100m2
```

- 2D Réaménager le tronçon de l'impasse Colombelle au droit du N°8 Largeur vide : ~20m
- 2E Aménager les cheminements bordant le cordon boisé de l'hôtel Hilton Largeur cheminements : ~4m
- 2F Aménager la route François-Peyrot
- 2G Aménager les nouveaux chemins autour de l'Octagon Largeur vide Octagon est ~30m / Largeur cheminements : ~5m

En parallèle des constructions de l'horizon 2032 :

- 3A Aménager le cheminement bordant le parc agro-urbain au sud Largeur cheminement : ~5m
- 3B Réaménager le chemin Pavillon Largeur cheminement : ~5m

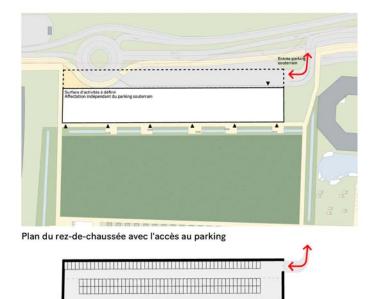
En parallèle des constructions de l'horizon moyen terme :

- 4A Réaménagement du début de l'impasse Colombelle Largeur vide : ~20m
- 4B Aménagement du cheminement au sud du cimetière Largeur cheminement : ~3m

L'aménagement des espaces publics et semi-publics des cœurs d'îlots seront réalisés en parallèle de la construction des bâtiments de l'îlot.

```
Îlot sud-ouest (Voie-de-Moëns) : dimension vide : ~22m x ~110m / Surface : 2'800 m2
```

#### Plan type d'un éventuel parking dans le bâtiment sur la route François-Peyrot



Plan type du parking soutterain - 194 places

## Schémas des accès si le CVHS était réalisé dans le bâtiment sur la route François-Peyrot



Accès direct au territoire communal - réservé au CVHS

## C. Hypothèses en suspens

#### Réalisation d'un parking complémentaire

Si la disponibilité de places de stationnement voitures ne devait pas être avérée dans les parkings existants sur le site et aux alentours, un parking complémentaire pourrait être réalisé en sous-sol du bâtiment d'activités le long de la route François-Peyrot. Son accessibilité se ferait directement depuis l'autoroute et le pont Pavillon.

# Relocalisation du centre de voirie, horticole et de secours

La relocalisation de tout ou partie du CVHS dans le bâtiment d'activités le long de la route François-Peyrot est possible. Les accès pour la voirie, les pompiers et/ou le centre horticole pourraient se faire à travers le quartier. Le rez-de-chaussée du nouveau bâtiment en face de Colombelle 8 pourrait également recevoir une partie du CVHS ou des activités à orientation artisanale avec un accès direct par l'impasse Colombelle.

#### Parcelle de la république d'Irak

La nouvelle parcelle de la république d'Irak empiète sur la future rue de la Susette (Place de la Susette - arrêt de tramway Susette). Une nouvelle négociation devra être entreprise en parallèle du PLQ dans le but de faire un échange m2 pour m2 entre la cession de la pointe sud et un agrandissement au nord. La constructibilité de la parcelle en sortirait également augmentée. Si la négociation ne devait pas aboutir, une modification géométrique du raccord de la rue sur la route de Ferney devrait être prévue.

#### Compensation forestière pour l'aéroport de Genève

Une série d'arbre est à compenser dans le cadre du projet Cap 2030 de l'aéroport. Les 500 arbres identifiés pourraient être intégrés dans le quartier de la Susette, notamment dans le cadre du PAU mais également dans les espaces publics et les cœurs d'îlots. Cette compensation devra être discutée dans le cadre du PLQ.

#### Localisation de l'arrêt de tramway Susette

À la suite de l'échange de parcelle entre la commune du Grand-Saconnex et la république d'Irak, une opportunité est offerte pour l'amélioration du projet du tramway à cet endroit. Du point de vue urbanistique, l'idéal serait un léger allongement de l'arrêt pour que les traversées piétonnes de part et d'autre de l'arrêt correspondent aux débouchées des rues. Une position plus au sud ne serait pas favorable.

## Relocalisations hypothétiques du bâtiment de la fondation HBM Jean Dutoit



#### **Surélévation Octagon**

Dans le SD une surélévation de l'octogone sud est proposée et elle correspond aux droits à bâtir de Realstone. Mais il serait possible de surélever également l'octogone nord et de valoriser ici les droits à bâtir d'une autre parcelle comme la parcelle 1369 (Confédération) ou 1293 (Ferney 207). Ceci entraînerait un gabarit moindre sur le bâtiment à réaliser sur la parcelle 1370 .

#### Accès livraison et crèche dans Octagon

L'Octagon possède un local souterrain utilisé pour les livraisons qui est desservi par le chemin du Pavillon. Dans l'image directrice, l'accès à ce local est condamné en faveur de l'extension d'un parc-verger bordant l'Octagon, du parc agro-urbain et d'une noue longeant ces derniers. Suivant ce principe, l'accès logistique de l'Octagone devrait être centralisé au nord, du côté de l'accès au parking souterrain et de la future extension de l'Octagone. Cependant, plusieurs alternatives ont été évoquées pour un éventuel maintien, à certaines conditions, de l'espace logistique existant dont l'accès pourrait s'établir par une nouvelle rampe souterraine sur le chemin Pavillon existant, soit depuis le nord, soit depuis le sud, permettant de garantir le fonctionnement logistique actuel. Les différentes alternatives devront être étudiées afin d'assurer la meilleure intégration de cet accès dans l'aménagement paysager permettant de garantir le principe général évoqué ci-dessus.

De plus, le long du nouveau chemin du Pavillon réaménagé, il y aurait la possibilité d'aménager quelques places de dépose minute pour la crèche, en remplacement du parking de surface existant

# Relocalisation du bâtiment de la fondation HBM Jean Dutoit

La fondation possède un immeuble dans le secteur du projet au niveau de la Rue Jo Siffert 10-18. Cet immeuble est vétuste, difficile à rénover et ne possède pas la possibilité d'être surélevé. Dans l'image directrice, le bâtiment est démoli afin de permettre la création de l'espace urbain reliant la Place de la Susette et la place Carantec, il est remplacé par un îlot mieux intégré et plus dense. La fondation est prête à entrer en matière si elle peut construire un autre immeuble dans le secteur et y reloger les locataires du bâtiment vétuste, avec un échange parcellaire et un processus accéléré pour une réalisation à court terme (avec une dérogation au PLQ).

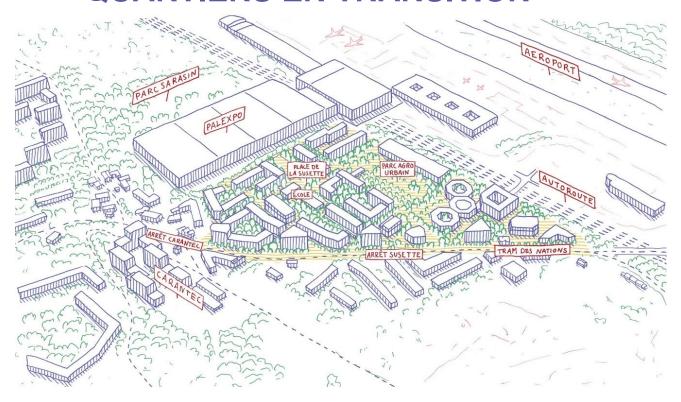
Au stade du schéma directeur, plusieurs périmètres ont été considérés pour la relocalisation, les différentes hypothèses doivent encore être évaluées pour que la fondation trouve le projet qui lui convient le mieux.

#### Localisation d'une école de pédagogie spécialisée

Le « département de l'instruction publique, de la formation et de la jeunesse » (DIP) du canton de Genève, étudie le potentiel de localiser une école de pédagogie spécialisée dans le quartier de la Susette, afin de répondre aux besoins en nouvelles structures d'accueil.

La structure a besoin d'une surface utile de plancher d'environ 420 m2, d'un accès privatif au bâtiment, ainsi que de son propre préau - dont une partie couverte - clôturé et sécurisé, de 100 m2 environ. Une zone de dépose minute, une place de stationnement PMR, ainsi qu'un couvert à vélos de 5-10 places complètent le programme. A ce stade l'hypothèse est de l'installer dans le rez-dechaussée du bâtiment à l'est de l'école, et d'étudier les synergies possibles entre les deux institutions. Cette hypothèse doit encore être évaluée plus précisément pour déterminer si elle s'adapte aux besoins des deux programmes.

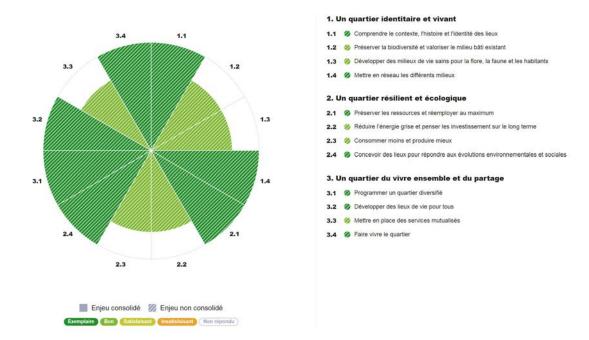
# IV.ÉVALUATION « QUARTIERS EN TRANSITION »



# A. Synthèse générale

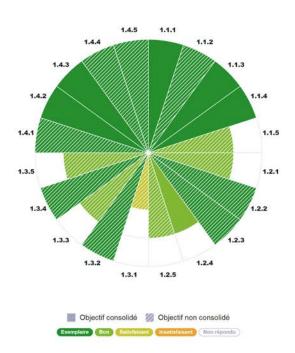
L'image directrice et le schéma directeur ont été analysés à l'aide de l'outil d'évaluation de la charte « Quartiers en transition », version de juin 2024. Les résultats synthétiques sont présentés ici et les résultats détaillés sont disponibles en annexe.

#### **Evaluation des enjeux**



De manière globale, les enjeux sont bien, voire exemplairement traités dans le projet. Tous les enjeux sont mentionnés « non consolidé », ce qui signifie qu'ils doivent être confirmés dans les phase ultérieur de projet. Certains aspects doivent encore être précisés et pourront améliorer l'évaluation.

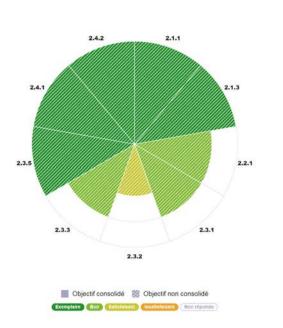
#### Un quartier identitaire et vivant





Le quartier répond très bien à la posture du quartier identitaire et vivant. La densité relativement élevée pèse sur l'indice de naturalité du site, qui reste néanmoins très bon par rapport aux pratiques actuelles. Un soin particulier devra donc être porté à la définition précise de milieux aptes à soutenir la biodiversité. Certains points pourront être approfondi, comme la connaissance fine du tissu social existant et la détermination des espaces ouverts au public, notamment dans le cadre du parc agro-urbain. Pour les autres objectifs, il faudra vérifier que les ambitions affichées dans le schéma directeur soient bien tenues lors des prochaines phases de planification et lors de la réalisation.

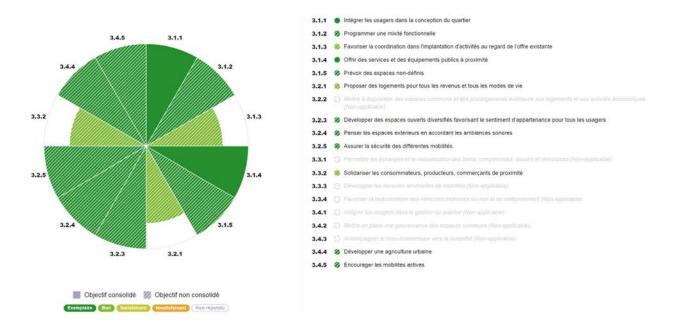
#### Un quartier résilient et écologique





Une grande partie des objectifs de cette posture ne peuvent pas être renseignés à ce stade. Mais la plupart de ces objectifs font l'objet de recommandations dans les principes du schéma directeur. Les autres objectifs doivent également être confirmés dans les étapes suivantes, avec une attention particulière sur les excavations et la consommation de bien et de services locaux. Concernant l'usage de la mobilité, bien que le schéma directeur ne prévoie aucune construction de place de stationnement supplémentaire, les places existantes sur le site sont supérieures au maximum autorisé par le nouveau règlement de stationnement.

#### Un quartier du vivre ensemble et du partage



Cette posture comporte également une série de points à traiter ultérieurement. De plus, l'ensemble des éléments évaluables à ce stade demandent une confirmation ou une attention particulière dans la phase de réalisation et de vie du quartier. C'est notamment le cas pour l'offre de logements adaptée aux différents revenus et modes de vie ou la coordination de l'implantation d'activités et de commerces dans le quartier. Ces choix devront également être orientés de façon à créer un lien entre les consommateurs, producteurs et commerçants de proximité.

## B. Points forts du quartier

- Une densité élevée malgré les contraintes fortes du site, avec une prédominance de logements dans les nouvelles constructions
- Une structure urbaine claire faite de rues et de places avec des rez-dechaussée actifs animant les espaces publics principaux
- Un parc agro-urbain de 1,8 hectare avec une maison du parc
- Une conservation de pleine terre importante et une limitation des excavations
- Une gestion de l'eau la plus naturelle possible
- Des continuités biologiques principales et secondaires à travers le quartier
- Un quartier où le a piéton ne est prioritaire et où le vélo peut se déplacer en sécurité pour relier la ville
- Une très forte limitation du trafic à travers le quartier avec une orientation des flux principaux vers l'autoroute et la nouvelle jonction autoroutière
- Aucune nouvelle place de stationnement construite
- Une gestion du bruit autoroutier et des avions prise en compte dès l'image directrice

## C. Points d'attention du quartier

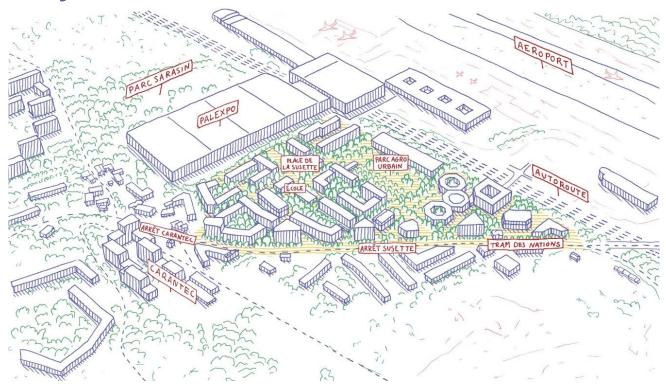
- Essayer d'atteindre un taux de canopée de 40% dans le quartier
- Maintenir le taux de pleine terre conservée visée par le schéma directeur
- Maintenir la protection des arbres existants
- Garantir la qualité des aménagements des espaces ouverts
- Garantir l'exemplarité des réalisations en termes énergétique et de bilan carbone
- Garantir la réalisation de façades phono-absorbantes
- Accompagner le développement des infrastructures routières le long de l'autoroute afin de permettre une desserte du site cohérente et non-nuisante pour la Commune

IV. ÉVALUATION « QUARTIERS EN TRANSITION »

Schéma directeur « La Susette »

# ANNEXE 1 – CONCERTATION

# I. Synthèse de la concertation



- Document 1 : Synthèse atelier 1 et 2
- Document 2 : Synthèse atelier 3

# Grand projet Grand-Saconnex Schéma directeur « Susette » 2024

Recueil des attentes: Concertation

Synthèse des ateliers du 1<sup>er</sup> et du 17 juin 2023







# Table des matières

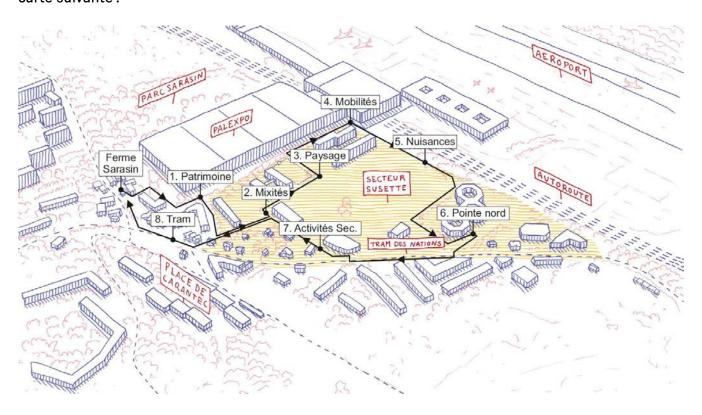
Prés	entation 1 <sup>er</sup> juin	4
Visit	e 1 <sup>er</sup> juin	4
1.	Le patrimoine et la permanence territoriale	5
2.		
3.	Le grand paysage et la préservation des milieux naturels	7
4.	Liaison de mobilité douce vers la gare de l'aéroport	8
5.	Nuisances, bruit aérien et autoroutier	9
6.	Pointe nord, projet Octagon, pont Pavillon	10
7.	Activités secondaires	11
8.	Tram et réaménagement	12
9.	Thématique fil rouge de la visite : le bruit aérien	13
Trav	rail en groupe : Atelier 1 <sup>er</sup> juin	17
Gr	roupe 1, Posture : Un quartier identitaire et vivant	18
	roupe 2, Posture : Un quartier résilient et écologique	
Gr	roupe 3, Posture : Un quartier du vivre ensemble et du partage	22
Trav	ail en groupe : Atelier 17 juin	24
Re	etranscription brute : Un quartier identitaire et vivant	25
Re	etranscription brute : Un quartier résilient et écologique	30
Re	etranscription brute : Un quartier du vivre ensemble et du partage	37
SYN <sup>.</sup>	THÈSE DES ATELIERS 1 ET 2 DE CONCERTATION	42
Le	es objectifs des habitants pour La Susette	42
Α.	Un quartier identitaire et vivant	42
В.	Un quartier résilient et écologique	45
C	Un quartier du vivre ensemble et du partage	48

# Présentation 1er juin

Voir présentation en pièce jointe.

# Visite 1er juin

La visite a permis de discuter sur site de différentes thématiques en lien avec l'actualisation du Schéma Directeur. Des courtes présentations et échanges ont eu lieu le long du parcours selon la carte suivante :



A chaque arrêt, une thématique est abordée et un principe du Schéma Directeur de 2019 est rappelé. La question des ambiances sonores est aussi observée et discutée le long du trajet en fonction du contexte environnant.

# 1. Le patrimoine et la permanence territoriale

- Rappel principe Schéma Directeur 2019 : Principe 1 : « Assurer des relations et des perméabilités entre le quartier de la Susette et son contexte / Principe 1.5 : Valorisation du tracé historique de la Voie-de-Moëns par un renforcement de sa qualité paysagère ».
- Rappel du développement historique via une série de cartes (cf annexe).
- La relation avec la promenade des Parcs et la Promenade de la Paix sera travaillée.
- Relation particulière entre Palexpo et la Voie-de-Moëns.
- Remarque : La Voie-de-Moëns existe encore de l'autre côté de l'aéroport.



11.09.2023 5

# 2. Les mixités fonctionnelles et sociales dans le quartier

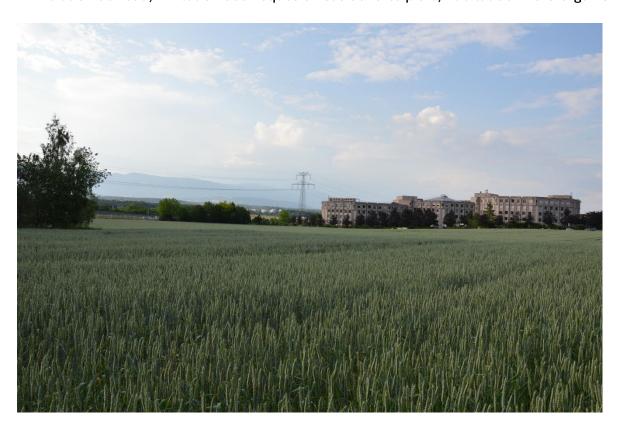
- Rappel principe Schéma Directeur 2019 : Principe 4 : « Assurer une mixité générale à l'intérieur du quartier tout en différenciant les secteurs par des vocations contrastées ».
- Différentes fonctions sont déjà présentes : activités administratives, garages, centre de voirie de la commune, logement individuel, logement social...
- Mixité existe, mais c'est plus une juxtaposition assez fortuite entre les éléments. La planification visera à travailler les relations entre les affectations et avec l'espace public.



11.09.2023 6

# 3. Le grand paysage et la préservation des milieux naturels

- Rappel principe Schéma Directeur 2019 : Principe 11 : « Aménager un parc public ouvert sur le grand paysage ».
- Discussion au pied du vieux chêne.
- Importance de la qualité de la terre. La clé de l'avenir du site se situe dans le non construit.
- Comment gérer ce terrain (parc)? Différents modèles existent.
- Importance de la vision sur le Jura, le grand paysage. Comment conserver ce rapport?
- Importance des sols naturels qui remplissent différentes fonctions (production alimentaire, réserve pour l'eau, évapotranspiration pour refroidir l'air, effet acoustique sur la réverbération, filtration de l'eau, limitation des risques en cas de forte pluie, habitat de micro-organismes).

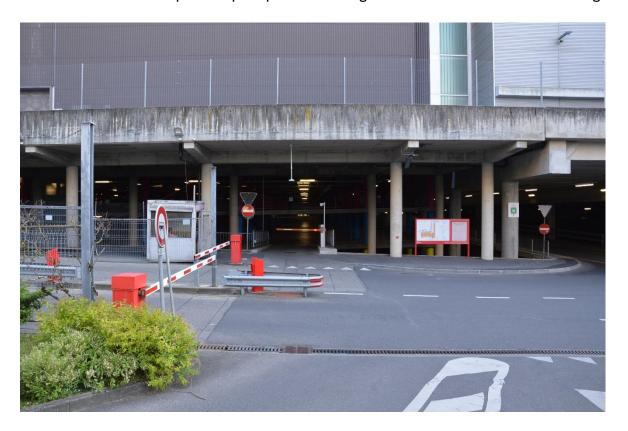


11.09.2023 7

# 4. Liaison de mobilité douce vers la gare de l'aéroport

Afin de gagner du temps sur la visite, il n'y a pas eu d'arrêt à cet endroit.

- Rappel principe Schéma Directeur 2019 : Principe 5 : « Assurer les relations de mobilité du quartier de la Susette avec son contexte et une bonne accessibilité ».
- La proximité avec la gare et l'aéroport est intéressante, mais la liaison n'est pas évidente.
   Traverser sous Palexpo n'est pas spécialement agréable. Comment se relier à cette gare ?



# 5. Nuisances, bruit aérien et autoroutier

Voir chapitre bruit aérien pour le résumé global.

- Rappel principe Schéma Directeur 2019 : Principe 7 : « Répondre aux nuisances et tirer parti des contraintes environnementales ».
- On retrouve plusieurs caractéristiques qui ont un impact sur le niveau sonore du bruit : la distance à la source, la présence d'obstacles physiques, le sens du vent, etc.
- L'autoroute est en contre-bas. On perçoit moins sa nuisance. Différentes solutions existent pour couper la nuisance et seront étudiées (bâtiment, butte naturelle).



# 6. Pointe nord, projet Octagon, pont Pavillon

- La pointe nord ne faisait pas partie du Schéma Directeur de 2019.
- La pointe nord est ajoutée aux réflexions pour plus de cohérence (continuités piétonnes, écologiques, espace public).
- Intégration des processus de développement en cours du bâtiment Octagon.
- Intégration du projet de pont Pavillon. Ce dernier va permettre d'accueillir les différentes mobilités (voiture, bus, piéton et cycliste) et de donner accès au site depuis le nord de l'autoroute.
- Une question est posée sur le fait de construire sur l'autoroute : le projet n'a jamais été étudié par les autorités publiques. Certains porteurs privés se sont intéressés à la question. Cela reste au stade de réflexion. Les contraintes structurelles et financières sont très fortes pour ce type de projet.
- La ligne à haute tension visible sera enterrée prochainement.



# 7. Activités secondaires

- Rappel principe Schéma Directeur: Principe 3: « Préciser les polarités et la programmation des espaces publics » et Principe 3.2: « Développement de la « rue des Artisans », le long de l'actuelle impasse Colombelle, en concentrant les activités déjà existantes et en renforçant la vocation artisanale ».
- Beaucoup de bâtiments présents sur site vont à priori rester et participer à la mixité du site. On ne part pas d'une feuille blanche.
- Il n'y a pas de décision de démolir les bâtiments au sein du quartier, à part ponctuellement pour favoriser l'aménagement du tramway, qui est externe au projet. Les propriétaires font le choix de conserver, démolir, reconstruire, transformer leur bâtiment.
- Comment l'espace public va-t-il être qualifié ? Quel lien avec les affectations ? L'idée du Schéma
   Directeur de 2019 est de développer un réseau d'espace public dans le quartier.



### 8. Tram et réaménagement

- Rappel principe Schéma Directeur : Principe 6 : « Garantir une accessibilité fine et une perméabilité interne au quartier en limitant la circulation motorisée individuelle ».
- La volonté est de renforcer les connexions du quartier avec les axes majeurs de transports publics et notamment la route de Ferney. La route va devenir un réseau secondaire (en termes de vitesse): limitation 30km/h sur place Carantec. Il n'est pas improbable que la limitation de vitesse concerne l'ensemble de la route de Ferney à long terme.
- La charge de trafic va être réduite d'environ un tiers, notamment grâce au tunnel des Nations et au report modal (transfert d'usager de la voiture vers le tram).
- Les revêtements de sols et les aménagements paysagers vont aussi évoluer pour aller chercher une unité entre les deux côtés de la route.
- La question de la végétation et des espaces verts est prise en compte dans le projet du tram. La volonté est de passer d'une ville routière à une ville plus durable, en améliorant la qualité des espaces publics.
- Il y a aussi un objectif de santé publique. La réduction du trafic permet d'améliorer la qualité de l'air. L'augmentation des espaces verts va permettre de réduire les effets d'îlot de chaleur urbain.



## 9. Thématique fil rouge de la visite : le bruit aérien

- La nuisance principale c'est l'aéroport, mais il y a aussi, l'autoroute, la route de Ferney et Palexpo ponctuellement.
- Le bruit possède un aspect réglementaire (cadre donné non-modifiable), mais est aussi lié aux aménagements extérieurs. Le but de la balade est d'observer l'évolution du bruit en fonction de l'environnement direct.
- Différents éléments influencent le bruit et sa perception : la réverbération sur les façades, les pieds des immeubles (nature du sol, mobilier urbain).
- A l'inverse de ce que l'on pourrait penser, la végétation n'atténue pas le bruit. Il y a cependant un effet psychologique sur la perception des nuisances. En effet, on a tendance à être moins dérangé par la nuisance lorsqu'elle n'est pas visible.
- La position des bâtiments est également importante. Lorsque le bruit apparait, puis est coupé puis réapparait (effet stroboscopique), le sentiment de gène a tendance à être renforcé. Cela se produit notamment lorsque le bâti est perpendiculaire à la source et au déplacement de l'onde phonique.
- En résumé, il n'y a pas de solutions miracles pour répondre à ces questions. Cependant, un ensemble de paramètres sont à prendre en considération pour améliorer le confort sonore des quartiers (position des bâtiments, typologie des appartements, positionnement des zones de repos, travail des façades, pieds des immeubles, type de sol, mobilier, végétation, etc).
- La volonté est de prendre en considération ces questions et de travailler les ambiances sonores pour la Susette.

# SCHEMA DIRECTEUR « SUSETTE » 2024 : SYNTHÈSE ATELIERS 1 ET 2 DE CONCERTATION





## SCHEMA DIRECTEUR « SUSETTE » 2024 : SYNTHÈSE ATELIERS 1 ET 2 DE CONCERTATION





# SCHEMA DIRECTEUR « SUSETTE » 2024 : SYNTHÈSE ATELIERS 1 ET 2 DE CONCERTATION





# Travail en groupe: Atelier 1er juin

La partie atelier a eu lieu à la suite de la visite et d'un bref apéritif. L'idée était d'amorcer le second atelier qui se tient le 17 juin 2023 et de rentrer progressivement dans le sujet en présélectionnant une série d'enjeux prioritaires de la charte « Quartier en Transition ».

Les participants ont travaillé en trois groupes sur les trois postures proposées par la charte « Quartier en transition », outil cantonal qui sera utilisé pour évaluer le Schéma Directeur actualisé.



### **Groupe 1, Posture : Un quartier identitaire et vivant**

Le groupe n'a pas directement sélectionné des enjeux, mais a formulé différentes réflexions :



- R.1 Questionnement sur la fonction du parc agro-urbain : Un parc semble plus adapté qu'une ferme urbaine.
- R.2 Importance d'avoir une identité pour le quartier.
- R.3 Intégration d'équipements publics ? (écoles, crèches, appartements protégés, équipements sportifs).
- R.4 Conservation des grands arbres existants (chênes) et renforcement de l'arborisation côté Palexpo. Il est important de renforcer la présence d'arbres sur le site.
- R.5 Amélioration de l'accessibilité à la gare côté aéroport, pour toutes et tous (personnes à mobilités réduites, personnes avec des enfants). Le passage sous Palexpo est difficile.
- R.6 Réfléchir à des synergies possibles avec Palexpo.

Rapprochement fait avec les enjeux de la charte suite à l'atelier :

Comprendre le contexte, l'histoire et l'identité des lieux

Evaluer l'accessibilité du quartier. (R.5)

Développer des milieux de vie sains pour les habitantes et habitants, la faune et la flore

- Développer des paysages du quotidien et des espaces ouverts de qualité. (R.1)
- Offrir des espaces dédiés aux activités sociales, culturelles et sportives diversifiées et en suffisance. (R.6)

Préserver la biodiversité et valoriser le milieu bâti existant

- Mettre en valeur le patrimoine bâti et culturel du quartier en cohérence avec le contexte actuel. (R.2)
- Conserver et renforcer le patrimoine naturel du quartier. (R.4)

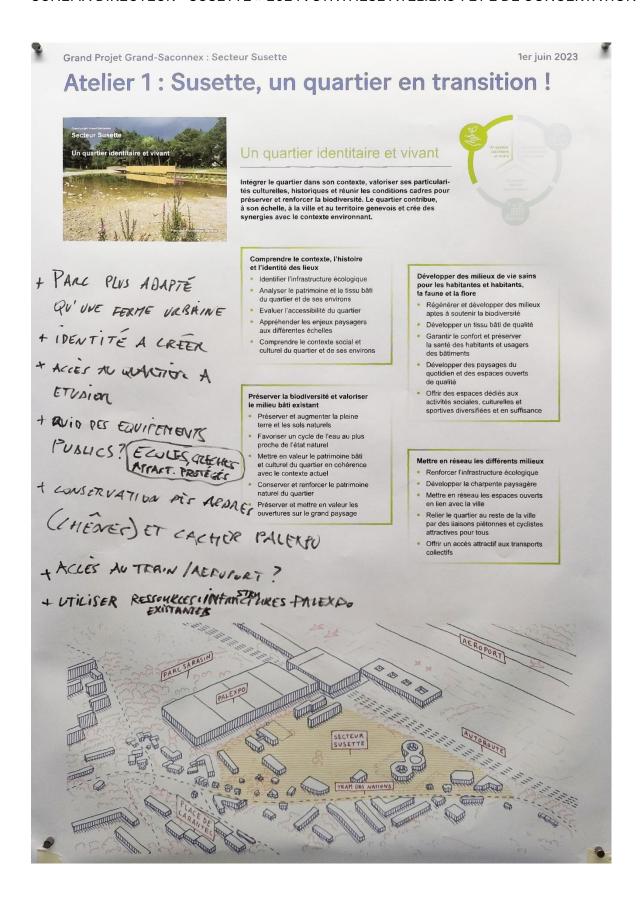
Mettre en réseau les différents milieux

- Relier le quartier au reste de la ville par des liaisons piétonnes et cyclistes attractives pour tous. (R.5)
- Offrir un accès attractif aux transports collectifs. (R.5)

La remarque R.3 peut être associée à un objectif dans la posture « Un quartier du vivre ensemble » sous l'enjeux « Programmer un quartier diversifié » :

Offrir des services et des équipements publics à proximité. (R.3)

11.09.2023



11.09.2023

### Groupe 2, Posture : Un quartier résilient et écologique

Le groupe a choisi deux séries d'enjeux (primaires et secondaires). Les objectifs secondaires sont marqués en gris. Les commentaires apportés lors des discussions sont mentionnés en bleu.



Le groupe souligne l'importance du choix des objectifs pour être en accord avec la transition écologique. Il faut que le futur développement soit en accord avec les enjeux climatiques.

Objectifs sélectionnés par le groupe selon les quatre enjeux de la posture :

Préserver les ressources et réemployer au maximum

- Préserver la ressource en eau.
- Veiller à une utilisation mesurée du sol. Développer un quartier cohérent dans son ensemble qui ne gaspille pas cette ressource.
- Créer une start-up pour sécher du bois avec une atmosphère saturée en CO2.

### Consommer moins et produire mieux

- Minimiser la consommation énergétique des bâtiments.
- Maximiser la production énergétique locale et renouvelable au service d'un périmètre élargi.

Réduire l'énergie grise et penser les investissements sur le long terme

- Penser les investissements sur l'entier du cycle de vie du quartier.
- Promouvoir des investissements transparents et compatibles avec les enjeux climatiques.

Concevoir les lieux pour répondre aux évolutions environnementales et sociales

- Protéger les habitantes et habitants contre les risques naturels et les accidents majeurs.
- Développer des typologies permettant une adaptation aux parcours de vie et aux évolutions sociétales.
- Lutter contre les îlots de chaleur et garantir un confort climatique dans les espaces extérieurs et les bâtiments.

Discussion sur la manière de produire de l'énergie et de la chaleur : « La géothermie couplée au photovoltaïque est la meilleure option aujourd'hui ». Le Schéma Directeur donnera des indications à ce sujet.

Question sur l'impact des coûts d'installations : Il est possible que les coûts soient pris en compte par un investisseur externe qui exploite l'installation.



### Groupe 3, Posture : Un quartier du vivre ensemble et du partage

Les commentaires apportés sur l'affiche et lors des discussions sont mentionnés en bleu.



Enjeux sélectionnés par le groupe selon les quatre enjeux de la posture :

Programmer un quartier diversifié

- Offrir des services et des équipements publics à proximité.
- Prévoir des espaces non-définis. Laissés à couvrir des besoins ultérieurs, friches qui peuvent évoluer dans un second temps.

Mettre en place des services mutualisés

- Favoriser la mutualisation des véhicules motorisés ou non et du stationnement.

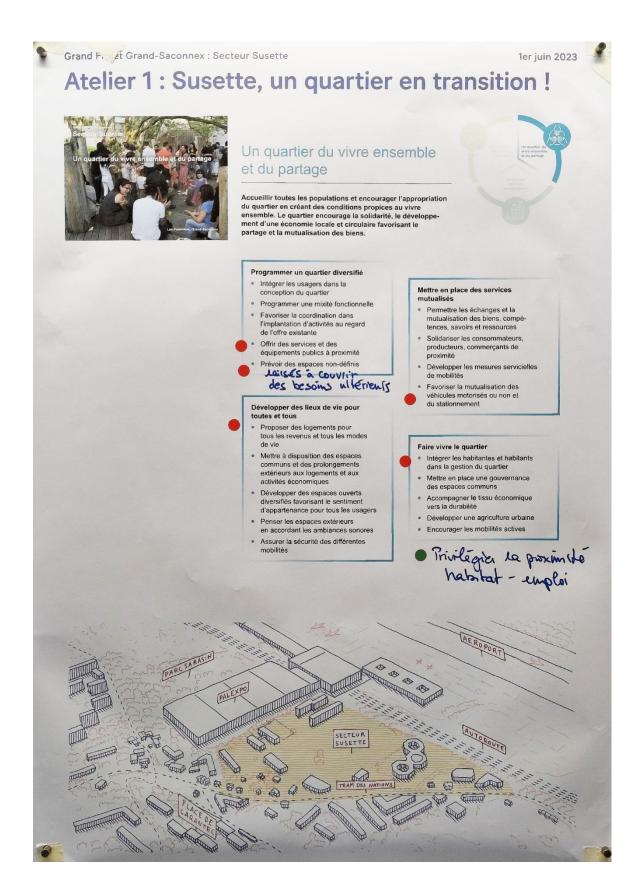
Développer des lieux de vie pour toutes et tous

Proposer des logements pour tous les revenus et tous les modes de vie.

Faire vivre le quartier

- Intégrer les habitantes et habitants dans la gestion du quartier. Pour qu'ils puissent se sentir partie prenante du quartier. Permet de limiter les incivilités, de créer une vie associative et une meilleure vie sociale.
- Privilégier la proximité habitat-emploi.

Discussion sur le fait de prévoir assez de places de stationnement vélo (la loi vient de changer), sur la question des accès pour les déménagements, livraisons, ...



### Travail en groupe: Atelier 17 juin

Ce second atelier a rencontré une moins grande affluence de personnes. Une dizaine de personnes étaient présente. Il a été décidé de faire un groupe unique et de passer en revue les trois différentes postures de la charte « Quartiers en Transition ».

Le groupe a travaillé sur la base produite lors de l'atelier du 1<sup>er</sup> juin. Les personnes sont reparties des enjeux priorisés de la charte « Quartiers en Transition » et sont entrés plus en détail dans les sujets. Chaque point a été détaillé afin d'établir des objectifs ancrés sur le site.

Le but final étant de formuler une vision pour le développement de La Susette et de la traduire en objectifs pour un suivi facilité dans la suite du processus.



### Retranscription brute: Un quartier identitaire et vivant

Le texte en bleu est repris directement des panneaux de l'atelier. Le texte en violet est une retranscription synthétique sous forme d'objectifs.



### Développer des milieux de vie sains pour les habitantes et habitants, la faune et la flore

### Développer des paysages du quotidien et des espaces ouverts de qualité (R.1)

- Vue « grand paysage ».
  - > Valoriser le rapport du quartier au « Grand Paysage » (relation visuelle avec le Jura).
- Créer des différences de niveaux/décrochement.
- Eviter les successions de barres d'immeubles.
  - > Travailler les implantations et les volumétries des nouveaux bâtiments comme un paysage construit (diversités, épannelage).
- Espaces d'autogestion paysagère.
- Espace public modulable.
  - > Prévoir des espaces ouverts appropriables par les usagers (autogestion, modularité).
- Corridor vert.
  - > Conserver et recréer des continuités biologiques, notamment le long de l'autoroute.

### Offrir des espaces dédiés aux activités sociales, culturelles et sportives diversifiées et en suffisance (R.6)

- Synergie Octagon/Palexpo/parc Sarasin/Blanché. Eviter les doublons.
- Connexion avec existant (Musée BD, théâtre).
- Eléments culturels majeurs?
  - > Proposer une offre culturelle, sportive et sociale complémentaire avec ce qui existe déjà.
  - Rechercher des synergies avec les acteurs présents à proximité du site (Octagon, Palexpo, Parc Sarasin, Centre sportif du Blanché, Théâtre Le douze dix-huit, futur Musée de la bande dessinée).
- Espaces d'activités sociales dans RDC des bâtiments.
  - > Réfléchir à une programmation des rez-de-chaussée qui favorise le lien social au sein du quartier.
- Infrastructures « légères » sportives.
  - > Intégrer des infrastructures sportives légères, modulaires et flexibles.

### Préserver la biodiversité et valoriser le milieu bâti existant

### Mettre en valeur le patrimoine bâti et culturel du quartier en cohérence avec le contexte actuel (R.2)

- Cimetière/Voie-de-Moëns ?
  - > Mettre en valeur le cimetière et la Voie-de-Moëns.
- Réseau viaire.
  - > Mettre en valeur le réseau viaire existant.
- CVHS ? Pertinence ?
  - > Questionner la position du CVHS (centre de voirie, horticole et de secours) au sein du quartier.
- Adam&Eve : revaloriser pour l'entrée du quartier.
  - > Revaloriser l'œuvre Adam et Eve pour l'entrée du quartier et de la Commune depuis la route de Ferney.

### Conserver et renforcer le patrimoine naturel du quartier (R.4)

- Maintien + valorisation des arbres / Remplacement.
  - > Protéger les arbres majeurs existants comme le vieux chêne à l'angle du cimetière.
  - > Prévoir une arborisation importante pour le quartier afin d'améliorer le confort des habitants.
- Circulation de l'air dans les quartiers.
  - > Concevoir un quartier bioclimatique favorisant la circulation de l'air.
- Promenade des parcs.
  - > Intégrer la Promenade des Parcs au sein des espaces ouverts du quartier.
- Renforcer le « rideau » de la Voie-de-Moëns.
  - > Renforcer le cordon végétal de la Voie-de-Moëns afin de masquer la façade de Palexpo.

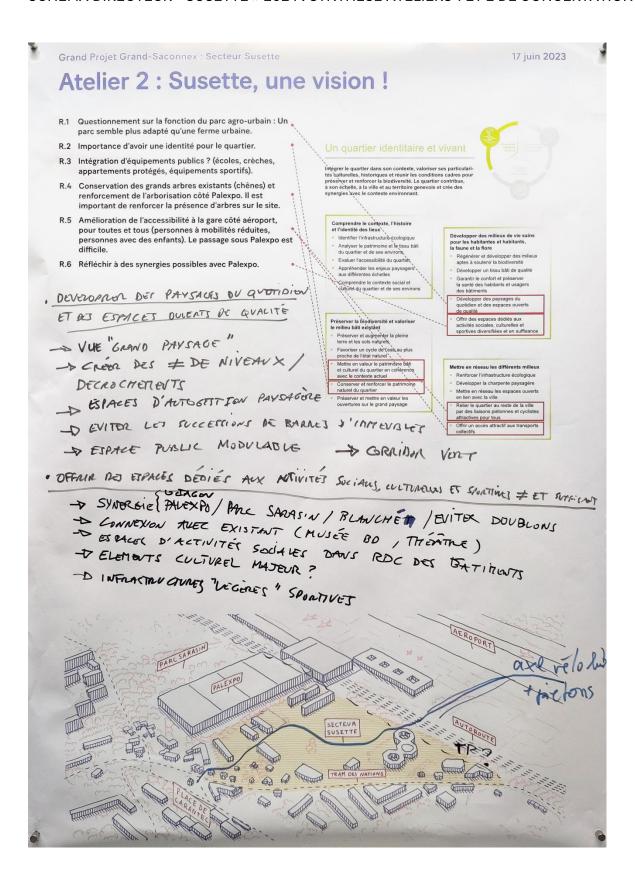
### Mettre en réseau les différents milieux

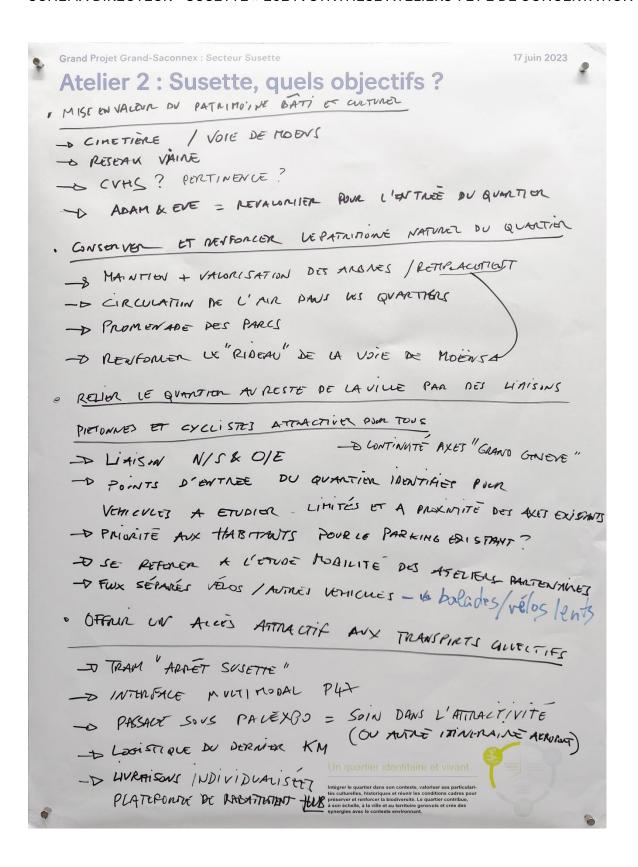
### Relier le quartier au reste de la ville par des liaisons piétonnes et cyclistes attractives pour tous (R.5)

- Liaisons N/S et O/E.
- Continuité axe Grand Genève.
  - > Développer des liaisons piétonnes et cyclistes nord-sud et est-ouest en relation avec les axes de mobilité douce à l'échelle du Grand Genève.
- Points d'entrée du quartier identifier pour véhicules à étudier, limités et à proximité des axes existants.
  - > Identifier un nombre limité de points d'accès véhicule motorisé au quartier et aux parkings à proximité des axes existants.
- Priorité aux habitant.e.s pour le parking existant ?
  - > Etudier la possibilité d'utiliser les parkings existants (P47 ou autres) pour les habitants.
- Se référer à l'étude mobilité des ateliers partenaires.
  - > Intégrer les réflexions du schéma directeur de 2019, des autres ateliers des PLQ du Grand Projet et du tram en matière de mobilité.
- Flux séparés vélos vs autres véhicules vs balades / vélos lents.
  - > Penser l'intégration des vélos selon leur vitesse (vélo rapide et vélo balade) et les sépar des flux de voitures.

### Offrir un accès attractif aux transports collectifs (R.5)

- Tram « arrêt Susette ».
  - > Valoriser les futurs arrêts de tram et leur connexion au quartier comme porte d'entrée piétonne.
- Interface multimodal P47.
  - > Etudier une éventuelle synergie entre l'interface multimodale P47 et le quartier.
- Passage sous Palexpo=soin dans l'attractivité (ou autre itinéraire aéroport).
  - > Renforcer l'attractivité du site en améliorant sa connexion avec la gare et l'aéroport.
- Logistique du dernier kilomètre, livraisons individualisées, plateforme de rabattement HUB.
  - > Encourager l'utilisation des mobilités douces en mettant en place des services de livraison de proximité (logistique du dernier kilomètre).





### Retranscription brute : Un quartier résilient et écologique

### Préserver les ressources et réemployer au maximum



### Préserver la ressource en eau

- Noue paysagères (d'eau pluviale).
- Prévoir irrigation pleine terre + arbres.
- Récupération de l'eau de pluie, etc).
- Bassins de rétention à ciel ouvert.
  - > Favoriser les systèmes naturels pour la gestion des eaux au sein du quartier (noue paysagère, irrigation naturelle, bassin de rétention à ciel ouvert).
  - > Mettre en place un système de récupération des eaux de pluie et d'irrigation naturelle pour l'arrosage de la végétation du quartier.
- Installation appareil sanitaire spécifique (eaux grises/noir, toilettes sèches, système robinets à faible débit).
  - > Penser la gestion de l'eau aussi à l'échelle des bâtiments en intégrant des solutions alternatives moins gourmandes en eau.
  - > Penser à l'eau comme une ressource et non comme un vecteur de transport de nos déchets.

#### Veiller à une utilisation mesurée du sol

- Conserver de la pleine terre.
  - > Considérer la pleine terre comme une ressource à valoriser et à maintenir au maximum.
- Géothermie.
  - > Garantir la possibilité d'utiliser la géothermie sur le site.
- Dimension parc agro-urbain.
  - > Questionner la dimension du parc agro-urbain.
- Déblais/Remblais.
  - > Limiter les mouvements de terre sur le site.
  - > Viser une réutilisation sur site des matériaux terreux et d'excavation.
- Utilisation parking => végétalisation, panneaux solaires...
  - > Optimiser l'utilisation du sol en combinant les usages (par exemple en couvrant un parking avec de la végétalisation et/ou des panneaux solaires).

### Consommer moins et produire mieux

### Minimiser la consommation énergétique des bâtiments

- Concepts de construction (immeubles passifs ? Immeubles « production », énergie positives ?).
  - > Encourager les constructions à énergie positive.
- Favoriser l'éclairage naturel (indirecte).
  - > Favoriser les éclairages naturels directs et indirects.
- Façades végétalisées ?
- Façades « intelligentes » /véranda, balcons ouverts/fermés.
  - > Intégrer des solutions pour obtenir un confort thermique dans les bâtiments en minimisant la dépense énergétique (façades végétalisées, protections solaires fixes, façades intelligentes réagissant à la saison).
- Eclairage publics sur détecteurs.
  - > Optimiser l'éclairage des espaces extérieurs/publics à l'aide de détecteurs.
- Mutualisation Palexpo (sur production) => redistribution pour les quartiers.
  - > Etudier une synergie possible avec Palexpo pour l'approvisionnement électrique du quartier.

### Maximiser la production énergétique locale et renouvelable au service d'un périmètre élargi

- Quartier « modèle » => valoriser façade de Palexpo.
  - > Développer un quartier modèle en termes de production énergétique locale.
  - > Valoriser les façades de Palexpo en termes de production énergétique.
- Genilac.
  - > Vérifier la pertinence d'un raccordement du quartier au projet Genilac.
- Voir aussi sous le point précédent.

### Réduire l'énergie grise et penser les investissements sur le long terme

### Penser les investissements sur l'entier du cycle de vie du quartier

- Proximité avec le centre historique.
  - > Penser le quartier en complémentarité du centre historique et non en opposition.
- Flexibilité prévue pour le quartier.
  - > Penser un quartier flexible afin de pouvoir réagir aux aléas du futur.

- Bâtiment écran vs autoroute.
  - > Protéger le site des nuisances de l'autoroute.
- Infrastructures publiques « cycle de vie ».
  - > Intégrer des infrastructures publiques et parapubliques pour les différents âges de la vie.
- Activités « jeunesse » maison de quartier, activités jeunes.
  - > Prévoir des lieux de rencontre et d'échange pour les jeunes (maison de quartier et rencontres intergénérationnelles).
- Pertinence « CVHS » sur le site (déplacement ailleurs ou autoroutes).
  - > Même remarque du groupe « Un quartier identitaire et vivant » sous « Mettre en valeur le patrimoine bâti et culturel du quartier en cohérence avec le contexte actuel (R.2) ».
- Perméabilité du sol.
  - > Optimiser la perméabilité des sols.

### Promouvoir des investissements transparents et compatibles avec les enjeux climatiques

- Dire ce qu'on fait et respecter l'idée initiale.
  - > Demander aux développeurs de déclarer leurs intentions et de les respecter.
- Coordonner les autres projets du GD-Saconnex « programmation concertée ».
  - > Coordonner le développement de La Susette avec les autres projets du Grand-Saconnex pour éviter les doublons programmatiques et minimiser le risque de locaux d'activités ou de bureaux inoccupés.
- Mobilité entre les quartiers.
- Accessibilité du quartier (traversée).
  - > Développer une mobilité durable au sein et entre les quartiers du Grand-Saconnex.
- Transparence entreprises/Fournisseurs.
  - > Exiger une transparence sur les entreprises et les fournisseurs engagés dans la construction du quartier.

### Concevoir les lieux pour répondre aux évolutions environnementales et sociales

### Protéger les habitantes et habitants contre les risques naturels et les accidents majeurs

- Santé/Transport matériaux dangereux route.
- Protection contre inondations et ilot de chaleur.
- Attention au risque aéroportuaire.
- LEB (CERN).
  - > Prendre les mesures nécessaires pour la santé et la sécurité des habitants. (Opam, risques naturels, ...)
  - > Mettre en place une stratégie pour lutter contre les îlots de chaleur.

### Développer des typologies permettant une adaptation aux parcours de vie et aux évolutions sociétales

- Appartements modulables.
- Clusters.
- Appartements ateliers.
- Co-working?
  - > Encourager les diversités de typologies d'appartements (appartements modulables, appartements ateliers, clusters).
- Favoriser Echange d'apparts <-> Maintien des loyers.
  - > Favoriser les échanges d'appartement (avec un maintien des loyers) afin d'optimiser l'utilisation des surfaces construites.

### Lutter contre les îlots de chaleur et garantir un confort climatique dans les espaces extérieurs et les bâtiments

### Intérieur.

- Ventilation, PAC.
- Conception/orientation bâtiment.
  - > Intégrer les questions de confort thermique liées aux fortes chaleurs dans la conception des bâtiments et des typologies de logement (orientation des bâtiments, ventilation des appartements, rafraichissement passif).
- Matériaux de construction « renouvelable » / recyclé, alternative au béton.
  - > Favoriser les solutions constructives avec un faible impact carbone (matériau renouvelable, matériau recyclé). Etudier les alternatives au béton.

### Extérieur

- Canopé, Végétalisation « toit ».
  - > Végétaliser un maximum le quartier pour lutter contre les ilots de chaleur (taux de canopée important).
  - > Lorsque cela est possible, végétaliser les toitures.

### Brumisation/transpiration.

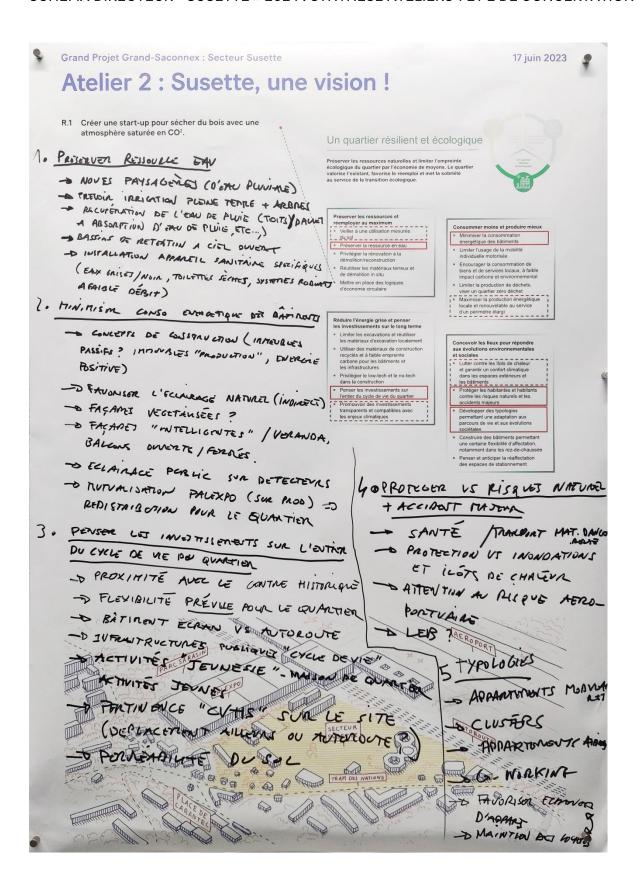
> Mettre en place des solutions simples de rafraîchissement de l'air dans les espaces ouverts (évapotranspiration, voir brumisation).

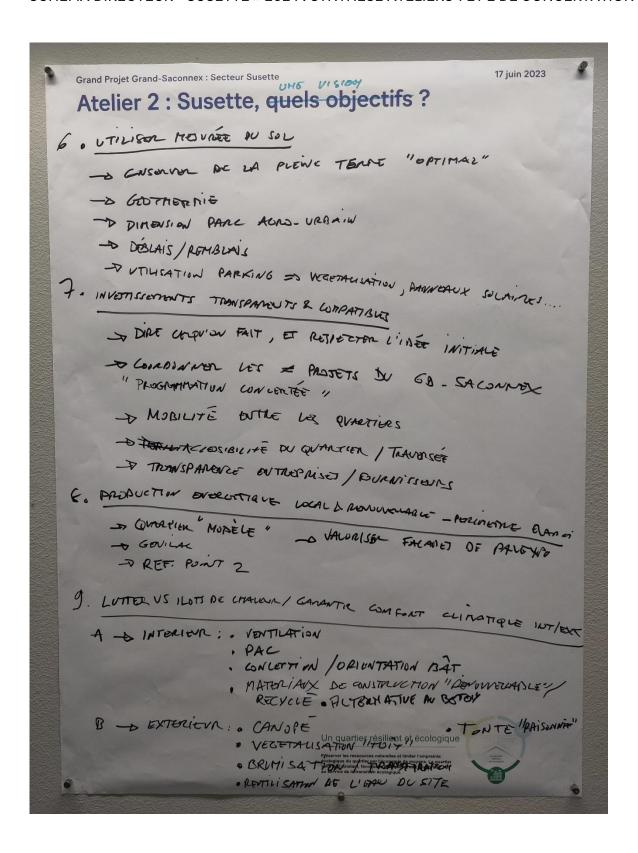
### Réutilisation de l'eau du site.

> Valoriser de l'eau de pluie pour participer au rafraichissement du quartier.

### - Tonte « raisonnée ».

> Pratiquer la tonte raisonnée dans les espaces ouverts extérieurs afin de favoriser la biodiversité et l'évapotranspiration pour le rafraichissement du quartier.





### Retranscription brute : Un quartier du vivre ensemble et du partage

### Programmer un quartier diversifié

# Un quarter or virta susantile virta susantile

### Offrir des services et des équipements publics à proximité

- Petits magasins de proximité.
  - > Prévoir des commerces de proximité.
- Bistro/trucks.
- Restaurants /tea rooms.
  - > Penser à des commerces qui favorisent la rencontre, les échanges et qui animent le quartier (bistrot, food-trucks, restaurants, tea-room).
- Ouverture du dimanche/concepts élargis/décalés.
  - > Proposer des horaires d'ouverture des activités adaptés aux besoins des habitants tout en protégeant les droits des employés (horaires décalés, ouverture de certains commerces le dimanche).
- Valorisation artisanat.
  - > Permettre l'intégration de l'artisanat dans le quartier.
- Espaces multi activités (commerciale, culturel etc.).
  - > Encourager l'implantation de lieux à vocations multiples (commerciales, culturelles, productives).

### Prévoir des espaces non-définis

- Vide à remplir à terme.
- Espace de rencontre.
- Appropriation par les futur.e.s habitant.e.s.
  - > Mettre en place des lieux non-définis permettant une appropriation par les futur.e.s habitant.e.s.
- Utilisation des toitures.
  - > Permettre l'utilisation des toitures par les habitants pour favoriser les rencontres.

### Mettre en place des services mutualisés

#### Favoriser la mutualisation des véhicules motorisés ou non et du stationnement

- Coopératives « sans voitures » et avec.
  - > Intégrer des modèles d'habitats décorrélés de la voitures (coopératives).
- Acquisition mutualisée de véhicule + parking/ chariots cargos.
  - > Proposer une offre en véhicules partagés répondant à différents besoins (véhicules motorisés divers, vélo-cargo).
- Point de chargement électrique.
  - > Prévoir des points de chargement pour les batteries des véhicules électriques.
- Stationnement jour/nuit par différence d'utilisations.
  - > Mutualiser le stationnement entre les logements (utilisation soir et week-end) et les activités (utilisation diurne).

### Développer des lieux de vie pour toutes et tous

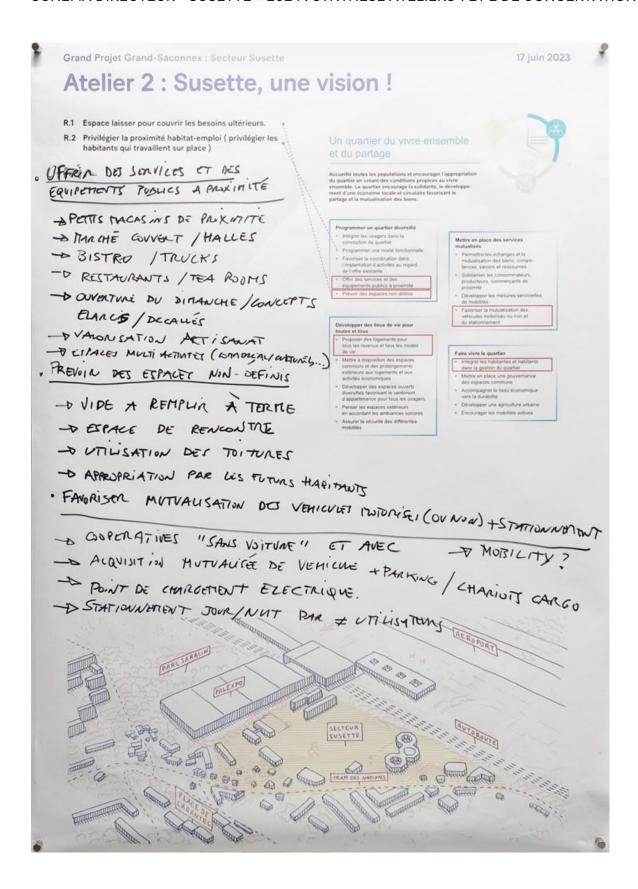
### Proposer des logements pour tous les revenus et tous les modes de vie

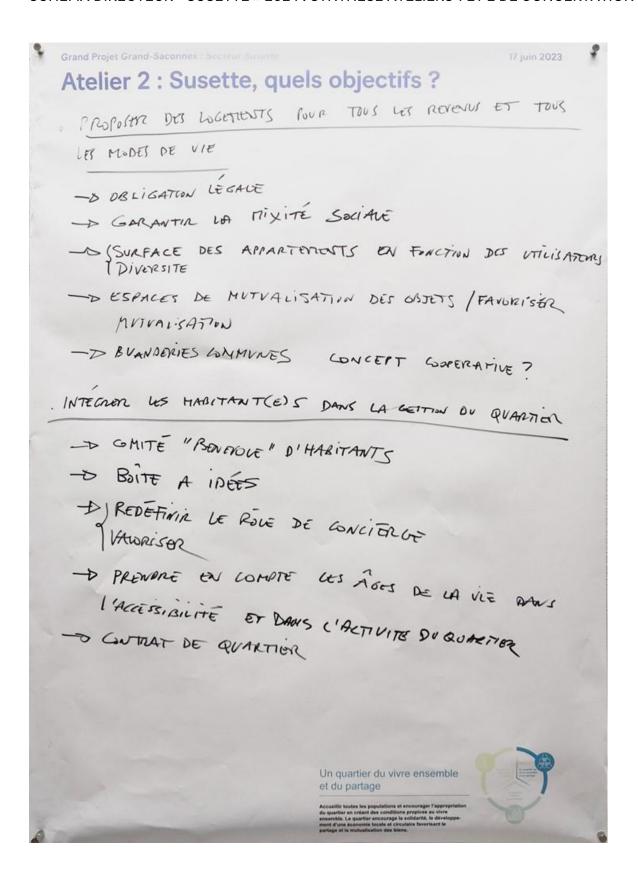
- Obligation légale.
- Garantir la mixité sociale.
  - > Garantir la mixité sociale.
- Surfaces des appartements en fonction des utilisations/diversités.
  - > Offrir une diversité de taille d'appartements qui répondent à différents besoins et différents budgets.
- Espace de mutualisation des objets/favoriser mutualisation.
- Buanderies communes, concept coopérative ?
  - > Prévoir des espaces permettant le partage d'objets entre habitants, ainsi que des espaces à mutualiser comme des buanderies communes, des chambres d'amis ou autre.

### Faire vivre le quartier

### Intégrer les habitantes et habitants dans la gestion du quartier

- Comité « bénévole » d'habitant.e.s.
- Contrat de quartier.
- Boite à idées.
  - > Mettre en place une structure de quartier permettant l'implication des habitants dans leur quartier et de relayer les idées vers la commune, les régies et les propriétaires.
- Redéfinir le rôle de concierge (valoriser).
  - > Valoriser et redéfinir le rôle d'un concierge d'immeuble ou de quartier dans la dimension sociale et de services.
- Prendre en compte les âges de la vie dans l'accessibilité et dans l'activité du quartier.
  - > Prendre en compte les âges de la vie dans la définition des espaces ouverts en ce qui concerne l'accessibilité et les activités proposées.





### SYNTHÈSE DES ATELIERS 1 ET 2 DE CONCERTATION

### Les objectifs des habitants pour La Susette

Dans la section précédente, les objectifs n'ont pas toujours été alignés avec les enjeux correspondants de la charte "Quartier en Transition". Cette situation découle de la nature flexible des échanges qui ont eu lieu au sein des ateliers.

Dans le but d'apporter davantage de clarté, la section suivante réordonne les objectifs issus des ateliers de concertation, les réorganise en fonction des enjeux appropriés de la charte "Quartier en Transition".

En violet : La retranscription synthétique des panneaux des ateliers sous forme d'objectifs. En gris : Ces objectifs ne sont pas directement apparus lors du second atelier. Cependant, ce sont des points qui ont été discuté lors de la séance publique et/ou du premier atelier. Il est donc important de les mentionner.

- \* Objectifs repositionnés sous un autre enjeux par rapport aux panneaux des ateliers.
- \*\* Enjeux ajoutés de la charte pour repositionner certains objectifs.

### A. Un quartier identitaire et vivant

A.1 Développer des milieux de vie sains pour les habitantes et habitants, la faune et la flore



- Protéger le site des nuisances de l'autoroute et de l'aéroport (pollution atmosphérique et sonore). \*
- 2. Protéger les habitants des réverbérations de bruit entre les nouvelles constructions par des revêtements de façades appropriés et des implantations étudiées pour minimiser au maximum le bruit (décision à prioriser sur la position des chemins d'accès).

### A.1.2 Développer des paysages du quotidien et des espaces ouverts de qualité

- 3. Valoriser le rapport du quartier au « Grand Paysage » (relation visuelle avec le Jura).
- 4. Travailler les implantations et les volumétries des nouveaux bâtiments comme un paysage construit (diversités, épannelage).

### A.1.3 Offrir des espaces dédiés aux activités sociales, culturelles et sportives diversifiées et en suffisance

- 5. Proposer une offre culturelle, sportive et sociale complémentaire avec ce qui existe déjà.
- 6. Rechercher des synergies avec les acteurs présents à proximité du site (Octagon, Palexpo, Parc Sarasin, Centre sportif du Blanché, Théâtre Le douze dix-huit, futur musée de la Bande dessinée).
- 7. Réfléchir à une programmation des rez-de-chaussée qui favorise le lien social au sein du quartier.
- 8. Intégrer des infrastructures sportives légères, modulaires et flexibles.
- 9. Prévoir des lieux de rencontre et d'échange pour les jeunes (maison de quartier et rencontres intergénérationnelles). \*

### A.2 Préserver la biodiversité et valoriser le milieu bâti existant

### A.2.1Mettre en valeur le patrimoine bâti et culturel du quartier en cohérence avec le contexte actuel

- 10. Mettre en valeur le cimetière et la Voie-de-Moëns.
- 11. Mettre en valeur le réseau viaire existant.
- 12. Questionner la position du CVHS (centre de voirie, horticole et de secours) au sein du quartier.
- 13. Revaloriser l'œuvre Adam et Eve pour l'entrée du quartier et de la Commune depuis la route de Ferney.
- 14. Penser le quartier en complémentarité du centre historique et non en opposition. \*

### A.2.2 Conserver et renforcer le patrimoine naturel du quartier

- 15. Protéger les arbres majeurs existants comme le vieux chêne à l'angle du cimetière.
- 16. Prévoir une arborisation importante pour le quartier afin d'améliorer le confort des habitants.
- 17. Renforcer le cordon végétal de la Voie-de-Moëns afin de masquer la façade de Palexpo.

### A.3 Mettre en réseau les différents milieux

### A.3.1Renforcer l'infrastructure écologique \*\*

18. Conserver et recréer des continuités biologiques, notamment le long de l'autoroute. \*

- A.3.2 Mettre en réseau les espaces ouverts en lien avec la ville \*\*
  - 19. Intégrer la Promenade des Parcs au sein des espaces ouverts du quartier. \*
- A.3.3 Relier le quartier au reste de la ville par des liaisons piétonnes et cyclistes attractives pour tous
  - 20. Développer des liaisons piétonnes et cyclistes Nord-sud et Est-ouest en relation avec les axes de mobilité douce à l'échelle du Grand Genève.
  - 21. Penser l'intégration des vélos selon leur vitesse (vélo rapide et vélo balade) et les séparer des flux de voitures.
  - 22. Renforcer l'attractivité du site en améliorant sa connexion avec la gare et l'aéroport.

### A.3.4 Offrir un accès attractif aux transports collectifs

- 23. Valoriser les futurs arrêts de tram et leur connexion au quartier comme porte d'entrée piétonne.
- 24. Etudier une éventuelle synergie entre l'interface multimodale P47 et le quartier.

### B. Un quartier résilient et écologique

### B.1 Préserver les ressources et réemployer au maximum

### B.1.1 Préserver la ressource en eau

- 25. Favoriser les systèmes naturels pour la gestion des eaux au sein du quartier (noue paysagère, irrigation naturelle, bassin de rétention à ciel ouvert).
- 26. Optimiser la perméabilité des sols. \*
- 27. Mettre en place un système de récupération des eaux de pluie et d'irrigation naturelle pour l'arrosage de la végétation du quartier.
- 28. Penser la gestion de l'eau aussi à l'échelle des bâtiments en intégrant des solutions alternatives moins gourmandes en eau.
- 29. Penser à l'eau comme une ressource et non comme un vecteur de transport de nos déchets.

#### B.1.2 Veiller à une utilisation mesurée du sol

- 30. Considérer la pleine terre comme une ressource à valoriser et à maintenir au maximum.
- 31. Garantir la possibilité d'utiliser la géothermie sur le site.
- 32. Questionner la dimension du parc agro urbain.
- 33. Optimiser l'utilisation du sol en combinant les usages (par exemple en couvrant un parking avec de la végétalisation et/ou des panneaux solaires).

#### B.1.3 Réutiliser les matériaux terreux et de démolition in situ \*\*

- 34. Limiter les mouvements de terre sur le site. \*
- 35. Viser une réutilisation sur site des matériaux terreux et d'excavation. \*

### **B.2** Consommer moins et produire mieux

### B.2.1 Minimiser la consommation énergétique des bâtiments

- 36. Encourager les constructions à énergie positive.
- 37. Favoriser les éclairages naturels directs et indirects.
- 38. Intégrer des solutions pour obtenir un confort thermique dans les bâtiments en minimisant la dépense énergétique (façades végétalisées, protections solaires fixes, façades intelligentes réagissant à la saison).
- 39. Optimiser l'éclairage des espaces extérieurs/publics à l'aide de détecteurs.



### B.2.2Limiter l'usage de la mobilité individuelle motorisée

- 40. Développer une mobilité durable au sein et entre les guartiers du Grand-Saconnex. \*
- 41. Identifier un nombre limité de points d'accès véhicule motorisé au quartier et aux parkings à proximité des axes existants. \*
- 42. Intégrer les réflexions du schéma directeur de 2019, des autres ateliers des PLQ du Grand Projet et du tram en matière de mobilité. \*

### B.2.3Maximiser la production énergétique locale et renouvelable au service d'un périmètre élargi

- 43. Développer un quartier modèle en termes de production énergétique locale.
- 44. Etudier une synergie possible avec Palexpo pour l'approvisionnement électrique du quartier. \*
- 45. Valoriser les façades de Palexpo en termes de production énergétique.
- 46. Vérifier la pertinence d'un raccordement du quartier au projet Genilac.

### B.3 Réduire l'énergie grise et penser les investissements sur le long terme

- B.3.1Utiliser des matériaux de construction recyclés et à faible empreinte carbone pour les bâtiments et les infrastructures \*\*
  - 47. Favoriser les solutions constructives avec un faible impact carbone (matériau renouvelable, matériau recyclé). Etudier les alternatives au béton. \*
- B.3.2Penser les investissements sur l'entier du cycle de vie du quartier \*\*
  - 48. Penser un quartier flexible afin de pouvoir réagir aux aléas du futur. \*
  - 49. Intégrer des infrastructures publiques et parapubliques pour les différents âges de la vie. \*

### B.3.3 Promouvoir des investissements transparents et compatibles avec les enjeux climatiques

- 50. Demander aux développeurs de déclarer leurs intentions et de les respecter.
- 51. Exiger une transparence sur les entreprises et les fournisseurs engagés dans la construction du quartier.

### B.4 Concevoir les lieux pour répondre aux évolutions environnementales et sociales

### B.4.1Lutter contre les îlots de chaleur et garantir un confort climatique dans les espaces extérieurs et les bâtiments

- 52. Intégrer les questions de confort thermique liées aux fortes chaleurs dans la conception des bâtiments et des typologies de logement (orientation des bâtiments, ventilation des appartements, rafraichissement passif).
- 53. Végétaliser un maximum le quartier pour lutter contre les ilots de chaleur (taux de canopée important).
- 54. Lorsque cela est possible, végétaliser les toitures.
- 55. Mettre en place des solutions simples de rafraîchissement de l'air dans les espaces ouverts (évapotranspiration, voir brumisation).
- 56. Valoriser de l'eau de pluie pour participer au rafraichissement du quartier.
- 57. Pratiquer la tonte raisonnée dans les espaces ouverts extérieurs afin de favoriser la biodiversité et l'évapotranspiration pour le rafraichissement du quartier
- 58. Concevoir un quartier bioclimatique favorisant la circulation de l'air. \*
- 59. Mettre en place une stratégie pour lutter contre les îlots de chaleur. \*

### B.4.2Protéger les habitantes et habitants contre les risques naturels et les accidents majeurs

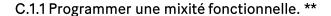
60. Prendre les mesures nécessaires pour la santé et la sécurité des habitants (Opam, risques naturels, ...).

### B.4.3 Développer des typologies permettant une adaptation aux parcours de vie et aux évolutions sociétales

- 61. Encourager les diversités de typologies d'appartements (appartements modulables, appartements ateliers, clusters).
- 62. Favoriser les échanges d'appartement (avec un maintien des loyers) afin d'optimiser l'utilisation des surfaces construites.

### C. Un quartier du vivre ensemble et du partage

### C.1 Programmer un quartier diversifié



63. Permettre l'intégration de l'artisanat dans le quartier. \*

### C.1.20ffrir des services et des équipements publics à proximité

- 64. Prévoir des commerces de proximités.
- 65. Penser à des commerces qui favorisent la rencontre, les échanges et qui animent le quartier (bistrot, food-trucks, restaurants, tea-room).
- 66. Proposer des horaires d'ouverture des activités adaptés aux besoins des habitants tout en protégeant les droits des employés (horaires décalés, ouverture de certains commerces le dimanche).
- 67. Encourager l'implantation de lieux à vocations multiples (commerciales, culturelles, productives).

### C.1.3Favoriser la coordination dans l'implantation d'activités au regard de l'offre existante \*\*

68. Coordonner le développement de La Susette avec les autres projets du Grand-Saconnex pour éviter les doublons programmatiques et minimiser le risque de locaux d'activités ou de bureaux inoccupés. \*

### C.1.4Prévoir des espaces non-définis

- 69. Mettre en place des lieux non-définis permettant une appropriation par les futur.e.s habitant.e.s.
- 70. Prévoir des espaces ouverts appropriables par les usagers (autogestion, modularité).\*

### C.2 Mettre en place des services mutualisés

### C.2.1Développer les mesures servicielles de mobilités \*\*

71. Encourager l'utilisation des mobilités douces en mettant en place des services de livraison de proximité (logistique du dernier kilomètre).\*



### C.2.2 Favoriser la mutualisation des véhicules motorisés ou non et du stationnement

- 72. Intégrer des modèles d'habitats décorrélés de la voiture (par ex. dans les coopératives).
- 73. Proposer une offre en véhicules partagés répondant à différents besoins (véhicules motorisés divers, vélo-cargo).
- 74. Mutualiser le stationnement entre les logements (utilisation soir et week-end) et les activités (utilisation diurne).
- 75. Etudier la possibilité d'utiliser les parkings existants (P47 ou autres) pour les habitants. \*
- 76. Prévoir des points de chargement pour les batteries des véhicules électriques.

### C.2.3 Permettre les échanges et la mutualisation des biens, compétences, savoirs et ressources \*\*

77. Prévoir des espaces permettant le partage d'objets entre habitants, ainsi que des espaces à mutualiser comme des buanderies communes, des chambres d'amis ou autre. \*

### C.3 Développer des lieux de vie pour toutes et tous

- C.3.1Proposer des logements pour tous les revenus et tous les modes de vie
  - 78. Garantir la mixité sociale.
  - 79. Offrir une diversité de tailles d'appartements qui répondent à différents besoins et différents budgets.
- C.3.2 Mettre à disposition des espaces communs et des prolongements extérieurs aux logements et aux activités économiques \*\*
  - 80. Permettre l'utilisation des toitures par les habitants pour favoriser les rencontres. \*
- C.3.3 Développer des espaces ouverts diversifiés favorisant le sentiment d'appartenance pour tous les usagers \*\*
  - 81. Prendre en compte les âges de la vie dans la définition des espaces ouverts en ce qui concerne l'accessibilité et les activités proposées. \*

### C.4 Faire vivre le quartier

### C.4.1Intégrer les habitantes et habitants dans la gestion du quartier

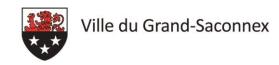
- 82. Mettre en place une structure de quartier permettant l'implication des habitants dans leur quartier et de relayer les idées vers la commune, les régies et les propriétaires.
- 83. Valoriser et redéfinir le rôle d'un concierge d'immeuble ou de quartier dans la dimension sociale et de services.

## Grand projet Grand-Saconnex Schéma directeur « Susette » 2024

Phase exploratoire: Concertation

Synthèse de l'atelier 3 du 5 octobre 2023





### Table des matières

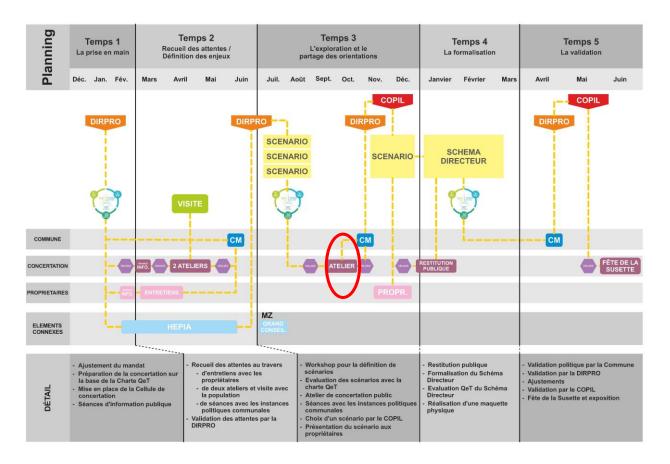
Processus	3
Déroulé de l'atelier	
Atelier : Susette, Analyse des scénarios	5
Groupe 1: Restitution brute des remarques	6
Groupe 2 : Restitution brute des remarques	8
Groupe 3 : Restitution brute des remarques	
Atelier : Susette, vers quelle image directrice ?	13
Remarques globales	14
Scénario 1	
Scénario 2	18
Scénario 3	20
Conclusion	22
Questionnements principaux	22
Orientations principales	

TRIBU architecture est le mandataire concertation et l'auteur de ce rapport.

01.12.2023 2

### **Processus**

Ce troisième atelier donne suite à la phase de recueil des attentes. Les scénarios de développement du quartier de la Susette ont été présentés et discutés. Ils sont élaborés sur la base des éléments recueillis lors de la phase précédente.



Suite à l'intégration de la synthèse de ce troisième atelier, une image directrice unique sera formulée. Elle servira de base pour l'actualisation du schéma directeur.

01.12.2023

# Déroulé de l'atelier

L'atelier a débuté avec une présentation. Les points suivants ont été rappelés pour les personnes qui n'étaient pas présentes aux précédentes étapes :

- Rappel du contexte
- Rappel du déroulé de la concertation et de la charte
- Synthèse des ateliers 1 et 2

L'exposé s'est poursuivi avec la présentation des différents scénarios :

- Processus et principes de scénarios
- Présentation des trois scénarios

Pour plus de détails, la présentation est disponible sur le site du canton via le lien suivant : <a href="https://www.ge.ch/document/concertation-susette-presentation-du-5-octobre-2023">https://www.ge.ch/document/concertation-susette-presentation-du-5-octobre-2023</a>

A la suite de cela, l'atelier s'est poursuivi via le travail en groupe des différent.e.s participant.e.s Le travail s'est déroulé de la manière suivante :

Atelier : Susette, Analyse des scénarios

- Pause: Apéritif dînatoire

— Atelier : Susette, vers quelle image directrice ?

Clôture



# Atelier : Susette, Analyse des scénarios

Dans cette première partie trois groupes ont été formés (environ 25 participants au total). Chaque groupe a travaillé sur les trois scénarios via une sélection de thématiques :

- Groupe 1 : « Vie de quartier » et « Gestion du bruit et ambiances sonores »
- Groupe 2 : « Sols et eau » et « Climat »
- Groupe 3 : « Mobilité » et « Vie de quartier »

Avec l'aide des objectifs ressortis de la concertation ainsi que des curseurs d'analyse de la charte « Quartier en transition », les groupes ont donnés les forces et faiblesses des différents scénarios au regard des thématiques sélectionnées.

- Les post-it verts pour les forces
- Les post-it roses pour les faiblesses

Remarque : Les groupes ont réagi à chaud aux différents scénarios. Le principe de groupes thématiques est peu ressorti. Les remarques formulées sont plus d'ordre général.



# **Groupe 1: Restitution brute des remarques**

« Vie de quartier » et « Gestion du bruit et ambiances sonores »

	Globales	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Forces	+ EMS doit être centrale! + Zone de multi- rencontre tout âge	+ Sonore côté autoroute 1 + Circulation des chemins + L'image à Tourelle (famille)2 + Verdure entre les bâtiments + Voie verte + Installations sportives + Ouverture vers Carantec	+ D'air, mais la fraîcheur ? <sup>3</sup> + Voie verte + Ouverture vers Carantec	+ Verdure + Densité bâtie
Faiblesses	- Mesure du bruit : Autoroute, Palexpo, Aéroport	- Coûts d'exploitation Parc agro-urbain	- Réverbération bâtiment autoroute - Forêt trop petite - Installation sportive éloignée - Manque d'ouverture des bâtiments	- Sécurité nocturne - Installation sportive éloignée - Barres d'immeubles et manque d'arbre - Centre de voirie - Voie verte coupée

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> La gestion du bruit de l'autoroute par une butte est appréciée.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Le grand îlot est comparé au quartier de la Tourelle, un lieu agréable pour les familles.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> La circulation de l'air dans le quartier est appréciée. La fraîcheur au sein des îlots fermés est questionnée.

# SCHÉMA DIRECTEUR « SUSETTE » 2024 : SYNTHÈSE ATELIER 3 DE CONCERTATION



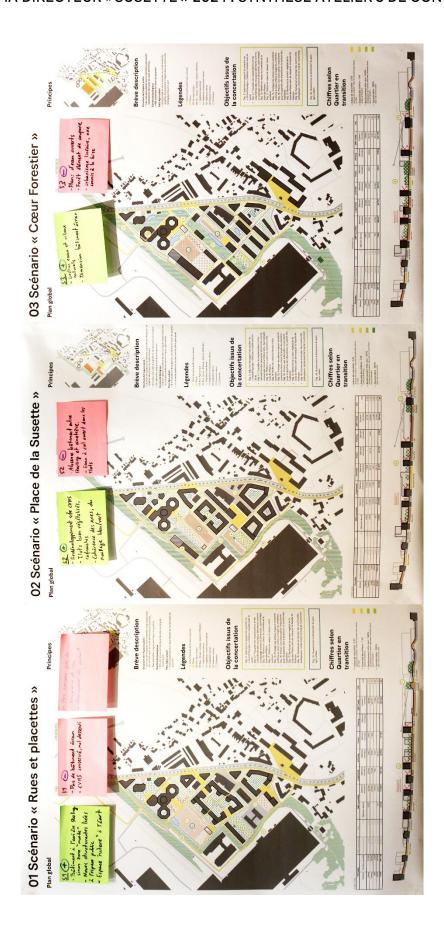
# **Groupe 2: Restitution brute des remarques**

« Sols et eau » et « Climat »

		Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Forces		+ Bâtiment à l'arrière Starling (hôtel Hilton) 4 sinon zone « morte » + Noues structurantes liées à l'espace public + Espace « nature » à l'écart	+ Redéveloppement site CVHS + Îlots bien végétalisés, rafraichis + Cohérence des axes, du maillage bleu / vert	+ Gestion eaux et milieux naturels + Dimension bâtiment écran
Faiblesses	- Pas convaincu par la récupération d'eau - Affouragement des moutons?	- Pas de bâtiment écran - CVHS conservé, mal desservi	- Absence bâtiment entre Starling (hôtel Hilton) <sup>4</sup> et cimetière - Eaux à ciel ouvert dans les îlots	<ul> <li>Plans d'eau ouverts</li> <li>Forêt élément de coupure</li> <li>Urbanisme linéaire, axe soumis à la bise</li> </ul>

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Les participants font référence à l'hôtel via son ancienne dénomination (hôtel Starling). Il s'agit aujourd'hui d'un hôtel Hilton. La nouvelle dénomination est ajoutée entre parenthèse.

## SCHÉMA DIRECTEUR « SUSETTE » 2024 : SYNTHÈSE ATELIER 3 DE CONCERTATION



# **Groupe 3: Restitution brute des remarques**

« Mobilité » et « Vie de quartier »

	Globales	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Forces			+ La promenade + Forme îlots + Bonne répartition du bâti + Equilibre plein / vide	+ CVHS au nord + Bonne répartition de la verdure
Faiblesses	- PMR!	- Un quartier dans un quartier, îlot trop grand - Ne pas garder le CVHS dans le quartier d'immeubles - La pollution avec la Ferme agro-urbaine VS production locale	- Ferme urbaine non! Parc oui, Jardins partagés oui - Remplacer la production agro- urbaine par une plantation d'arbres, pépinière urbaine	- Bâti trop en barre

## SCHÉMA DIRECTEUR « SUSETTE » 2024 : SYNTHÈSE ATELIER 3 DE CONCERTATION



# SCHÉMA DIRECTEUR « SUSETTE » 2024 : SYNTHÈSE ATELIER 3 DE CONCERTATION

# Atelier: Susette, vers quelle image directrice?

Dans cette partie de l'atelier, les post-it des différents groupes ont été rassemblés sur un même jeu de planches. Chaque groupe a présenté ses réflexions aux autres pour une discussion commune.

Finalement les participants ont hiérarchisé les différentes forces et faiblesses des scénarios à l'aide de pastilles vertes et jaunes. Chaque personne disposait de neuf pastilles vertes et neuf pastilles jaunes :

- Une pastille verte sur un post-it vert pour appuyer une force.
- Une pastille jaune sur un post-it rose pour appuyer une faiblesse.

Remarque : Il y a eu une légère confusion sur l'utilisation des pastilles lors de l'atelier. Les règles suivantes sont dès lors utilisées pour interpréter les pastilles :

- Vert sur vert = d'accord avec ce qui est écrit
- Jaune ou noir sur vert = pas d'accord avec ce qui est écrit
- Vert et jaune sur rose = d'accord avec ce qui est écrit
- Noir sur rose = pas d'accord avec ce qui est écrit



## Remarques globales

	Globales	Nombre de pastilles : accord (+), désaccord (-)
S	+ Zone de multi-rencontre tout âge + EMS doit être centrale!	+4 +2
Forces		
	- Mesure du bruit : Autoroute, Palexpo, Aéroport	+4
	- Affouragement des moutons ?	+3
	- PMR!	+2
S	- Pas convaincu par la récupération d'eau	+1
Faiblesses	- Pompier (ajouté dans les discussions)	+1

Dans les remarques globales, les points suivants ressortent :

#### Quartier inclusif:

- L'importance de prévoir des lieux de rencontres entre tous âges est mise en avant.
- La position centrale de l'EMS pour intégrer ses habitants dans la vie de quartier convainc tout le monde.
- La nécessité d'intégrer les personnes à mobilité réduite est rappelée (accès aux immeubles, espaces extérieurs, revêtements de sol).

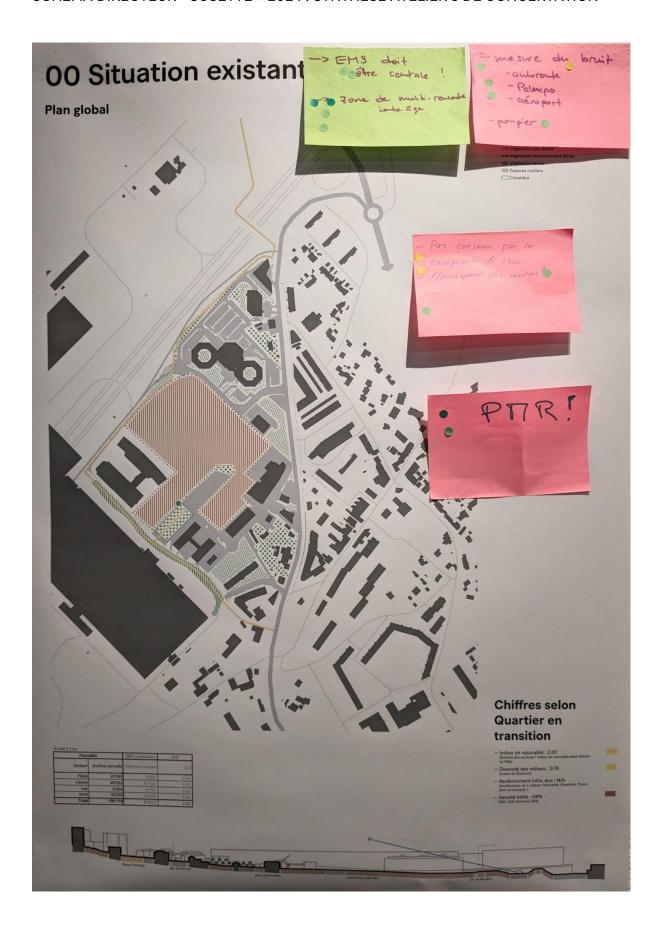
#### Nuisance sonore:

La demande de la mesure réelle du bruit (autoroute. Palexpo, aéroport) est réitérée (en opposition aux modèles de calculs).

#### Parc agro-urbain:

- La question de l'espace suffisant pour l'affouragement des moutons est soulevée.
  - > Réponse : Les moutons seraient utilisés pour la tonte des espaces verts de toute la commune, ils ne restent pas uniquement dans le quartier de Susette. Il y a donc assez de surfaces.
- Dans les discussions, la présence du bétail à proximité des habitations questionne (odeur, bruit, situation enclavée pour la logistique communale).

### SCHÉMA DIRECTEUR « SUSETTE » 2024 : SYNTHÈSE ATELIER 3 DE CONCERTATION



### Scénario 1

	Scénario 1	Nombre de pastilles :
	L L'imaga à Tauralla (familla)	accord (+), désaccord (-) +3
	+ L'image à Tourelle (famille)	
	+ Bâtiment à l'arrière Starling (hôtel Hilton) sinon zone	+3
	« morte »	+2
	+ Noues structurantes liées à l'espace public	+2
	+ Installations sportives	+1
	+ Espace « nature » à l'écart	+1
	+ Sonore côté autoroute	0
	+ Circulation des chemins	0
Forces	+Verdure entre les bâtiments	0
	+ Ouverture vers Carantec	-1
표	+ Voie verte	
	- Un quartier dans un quartier, îlot trop grand	+5
	- Ne pas garder le CVHS dans le quartier d'immeubles	+5
ses	- La pollution avec la Ferme agro-urbaine VS production locale	+5
Faiblesses	- Coûts d'exploitation Parc agro-urbain	+4-1
ldie	- Pas de bâtiment écran	+3
F <sub>e</sub>	- CVHS conservé, mal desservi	+1

Dans les remarques du scénario 1, les points suivants ressortent :

#### Implantation:

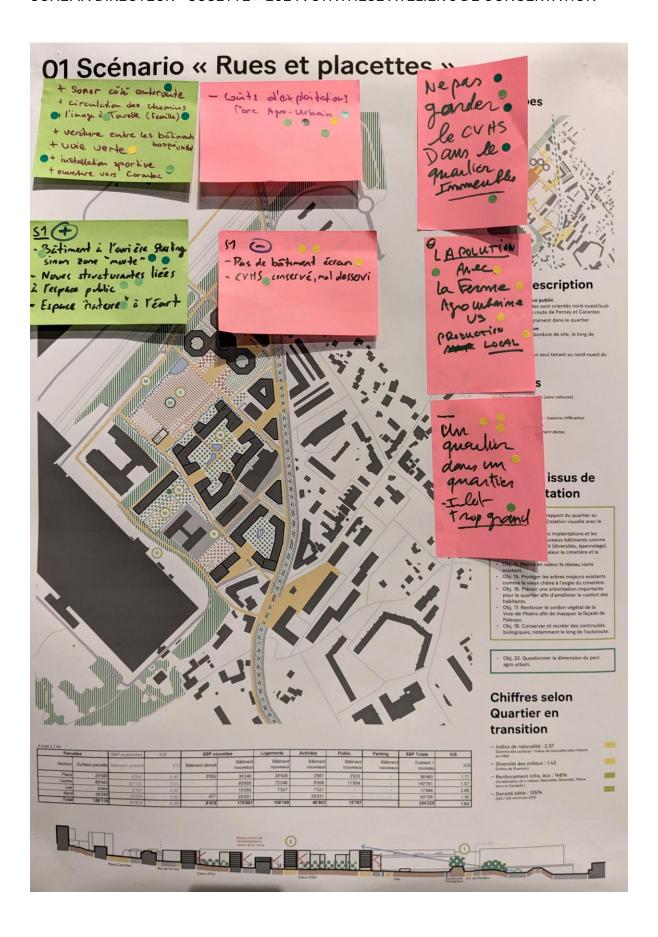
- La grande dimension des îlots est critiquée par une partie (perception d'un quartier dans le quartier). Une autre partie voit cela comme un élément positif en se référant au quartier de la Tourelle comme exemple. Cela reste tout de même un élément extraordinaire par rapport aux autres constructions (cohérence d'ensemble).
- L'absence de construction d'un bâtiment le long de l'autoroute pour protéger du bruit est critiquée, même si certains sont convaincus par la butte.
- La question de la construction d'un bâtiment entre l'hôtel Hilton le cimetière est soulevée. Sans bâtiment, l'espace est perçu comme une « zone morte ».

Déplacement du Centre de voirie, horticole et de secours (CVHS) :

- Le CVHS qui reste dans le quartier est critiqué dans cette variante. Sa place au milieu du quartier de logement est remise en question.
- La question du coût d'un tel déplacement est évoquée. La décision doit être prise au niveau communal.

#### Parc agro-urbain (PAU):

- Le PAU est critiqué. Au regard de la pollution de l'aéroport, est-ce le bon endroit pour cultiver?
- Les participants sont également critiques au regard du coût qu'un tel parc pourrait engendrer pour la commune.



### Scénario 2

	Scénario 2	Nombre de pastilles : accord (+), désaccord (-)
	+ La promenade (structure des rues en lien avec la place et les arrêts de tram	+3
	+ Îlots bien végétalisés, rafraichis	+2
	+ Ouverture vers Carantec	+2
	+ Equilibre plein / vide	+2-1
	+ Voie verte	+1
	+ Cohérence des axes, du maillage bleu / vert	+1
	+ Forme îlots	+1
es	+ Bonne répartition du bâti	+1
Forces	+ D'air, mais la fraîcheur?	0
Ľ	+ Redéveloppement site CVHS	+1-1
	- Ferme urbaine non! Parc oui, Jardins partagés oui	+7
	- Remplacer la production agro-urbaine par une plantation	+5
	d'arbres, pépinière urbaine	
	- Réverbération bâtiment autoroute	+4
	- Manque d'ouverture des bâtiments	+3
Faiblesses	- Absence bâtiment entre Starling (hôtel Hilton) et cimetière	+3
	- Eaux à ciel ouvert dans les îlots	+2
	- Forêt trop petite	+1
ш	- Installation sportive éloignée	0

Dans les remarques du scénario 2, les points suivants ressortent :

#### Parc agro-urbain (PAU):

 La fonction de PAU et notamment la ferme urbaine est à nouveau remise en question dans cette variante. Il est proposé d'y planter des arbres à la place, d'y faire un parc ou de cultiver un potager.

#### Réverbération du bruit de l'autoroute :

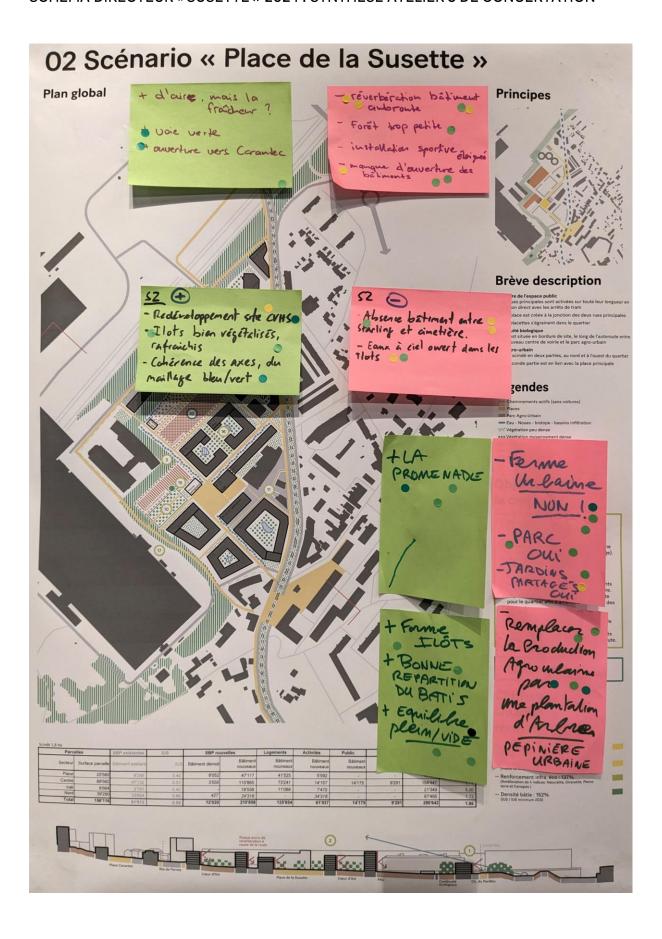
- Il est évoqué que l'implantation d'un bâtiment du côté de l'autoroute créerait des problèmes de réverbération du bruit.
  - > Réponse : A priori l'implantation d'un bâtiment à cet endroit va au contraire couper le bruit de l'autoroute. La question sera étudiée.

#### **Implantation**

- La répartition du bâti et la taille des îlots convainquent plus que dans le scénario 1.
- Il est noté que les îlots pourraient être plus ouverts, leur végétalisation appréciée.
- L'absence d'un bâtiment entre le cimetière et l'hôtel Hilton est ici critiquée.

#### Espace public

- La structure des rues en lien avec la place du quartier et les arrêts de tram est saluée.
- Dans les discussions, la taille de la place est questionnée (concurrence avec Carantec).



### Scénario 3

	Scénario 3	
	+ CVHS au nord	+4-1
	+ Dimension bâtiment écran	+4-2
	+ Verdure	0
es	+ Gestion eaux et milieux naturels	-1
Forces	+ Densité bâtie	-1
Я	+ Bonne répartition de la verdure	+1-3
	- Bâti trop en barre	+7
	- Urbanisme linéaire, axe soumis à la bise	+4
	- Plans d'eau ouverts	+4
	- Sécurité nocturne	+3
	- Installation sportive éloignée	+3
ses	- Forêt élément de coupure	+2
ess	- Barres d'immeubles et manque d'arbre	+2
Faiblesses	- Voie verte coupé	+2
正	- Centre de voirie	+1

Dans les remarques du scénario 3, les points suivants ressortent :

#### Implantation:

- L'implantation en barre est largement critiquée (manque de structure, uniformité).
- L'absence d'espaces protégés de la bise est aussi relevée.

#### CVHS:

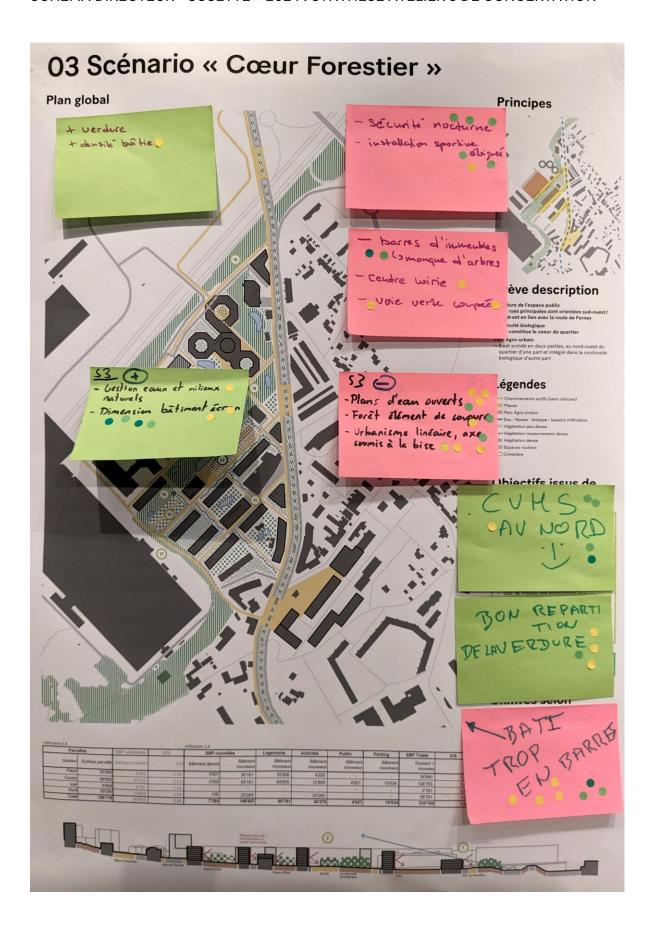
- La position du CVHS au nord du quartier est à nouveau soulignée.
- Son épaisseur est préférée à celle de la variante 2.

#### Gestion de l'eau:

- La présence de plan d'eaux ouverts et permanents est critiquée au regard de la prolifération des moustiques.
  - > Réponse : Les plans d'eau seraient inscrits dans un système de fluctuation de l'eau (pas d'eau stagnante) et accompagnés d'une faune et d'une flore aquatique permettant la régulation des larves de moustiques.

#### Liaison de biodiversité (forêt)

- La liaison au milieu du quartier est perçue comme une coupure.
- Sa position est également critiquée au regard d'un sentiment d'insécurité pour une traversée nocturne. En effet la nuit, un tel espace ne sera vraisemblablement pas éclairé (protection de la biodiversité).



# Conclusion

Au terme de l'atelier, une série de questionnements et d'orientations ressortent. Ces éléments seront pris en compte pour la définition de l'image directrice finale et l'actualisation du schéma directeur. Le cas échéant, un explicatif sera rédigé afin d'expliquer le choix retenu.

## **Questionnements principaux**

#### Déplacement du CVHS

- Le déplacement du CVHS apparait comme positif pour le développement du quartier, mais à quel coût? Est-ce supportable financièrement?
- Le déplacement du CVHS au nord du quartier est-il approprié au regard de ses accès (notamment les besoins des camions pompiers)?

#### Programmation du Parc agro-urbain

- Le parc agro-urbain peine à convaincre. Est-ce le bon endroit pour du maraîchage étant donné une situation polluée?
- Est-ce bon endroit pour accueillir du bétail (moutons) étant donné la proximité aux habitations et les nuisances que cela pourrait engendrer? La position enclavée du site ne va-t-elle pas à l'encontre avec le déplacement du bétail pour l'entretien de la commune?

## **Orientations principales**

#### **Implantation**

- Une urbanisation sous la forme d'îlots comprenant des ouvertures et définissant clairement des espaces extérieurs.
- Un bâtiment écran important le long de l'autoroute abritant des activités.

#### Programmation du Parc agro-urbain

La création d'une forêt, d'un parc, d'une pépinière, de potagers partagés.

#### Espace public et programmation

- Un quartier clairement structuré : une place à l'échelle du quartier reliée aux arrêts de tram et à la place Carantec.
- Un EMS avec une position centrale pour favoriser les échanges intergénérationnels.

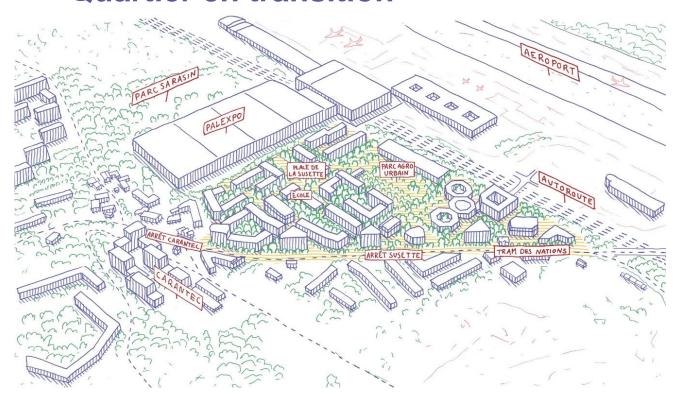
#### Liaison écologique

Une liaison écologique renforcée, mais qui ne sépare pas le quartier en deux.

Schéma directeur « La Susette »

# ANNEXE 2 – RAPPORTS « TECHNIQUES »

# I. Vue globale de l'analyse « Quartier en transition »



#### Vue globale

xemplaire Bon Satisfaisent Insatisfaisant Non-applicable Non-répondu Consolidé V Non consolidé

#### Un quartier identitaire et vivant

Comprendre le contexte, l'histoire et l'identité des lieux

Masquer détails ^

Masquer détails ^

#### 1.1.1 Identifier l'infrastructure écologique

Diagnostic de l'infrastructure écologique (IE) et de la trame noire

Des cartes détaillées par thématiques sont établies (dont une carte de la trame noire), les zones à préserver et à renforcer sont identifiées et la biodiversité ainsi que les SES dérivés sont diagnostiqués

#### 1.1.2 Analyser le patrimoine et le tissu bâti du quartier et de ses environs

Etude morphologique des quartiers environnants

Une analyse approfondie du bâti environnant y compris des programmes présents dans les quartiers voisins est effectuée

Etude du patrimoine bâti

Une étude approfondie sur le patrimoine bâti est menée sur le site

Etude des consommations et productions énergétiques des quartiers environnants

📮 Il est trop tôt parier d'étude de consommation, mais des principes sont mentionné dans le SD dans ce seus (princ. 62)

#### 1.1.3 Evaluer l'accessibilité du quartier

Etude réseau des mobilités actives existantes

Une étude est réalisée dans un périmètre élargi du projet pour évaluer le réseau actuel des mobilités actives

Etude desserte TC existante selon la norme VSS 640 281

Une étude est réalisée dans un périmètre élargi du projet pour évaluer le réseau actuel de transports en commun

Etude réseau TIM existante

Une étude est réalisée dans un périmètre élargi du projet pour évaluer le réseau actuel du trafic individuel motorisé

#### 1.1.4 Appréhender les enjeux paysagers aux différentes échelles

Etude paysagère locale et des quartier environnants

Une étude paysage est menée dans un périmètre élargi du projet et permet d'identifier les éléments à valoriser de la charpente paysagère

#### 1.1.5 Comprendre le contexte social et culturel du quartier et de ses environs

Analyse du contexte social du quartier et de ses environs

Le contexte social n'a pas âté analysé spécifiquement. Seulement 600m2 de logement sont conservés. La commune a transmis les besol

Analyse du patrimoine culturel

Une analyse du patrimoine culturel présent sur le site est menée et les conclusions sont appliquées

Préserver la biodiversité et valoriser le milieu bâti existant

Masquer détails ^

#### 1.2.1 Préserver et augmenter la pleine terre et les sols naturels

Protection des sols en pleine terre

≥ 120% 162.9% auto

Ratio de pleine terre (composée de sols naturels et/ou reconstitués)

≥ 30% 38.5% auto

#### 1.2.2 Favoriser un cycle de l'eau au plus proche de l'état naturel

Valorisation de l'eau

La majorité des eaux météorique sont valorisées

Perméabilité

≥ 0.9 1.2 auto

Qualité biologique et paysagère des ouvrages de rétention

La rétention est faite à ciel ouvert avec un minimum de tuyaux

#### 1.2.3 Mettre en valeur le patrimoine bâti et culturel du quartier en cohérence avec le contexte actuel

Création ou mise en valeur de marqueurs identitaires pré-identifiés

Les marqueurs identitaires existants sont identifiés et valorisés ET des marqueurs identitaires sont créés en rapport avec le contexte et l'identité du lieu

#### 1.2.4 Conserver et renforcer le patrimoine naturel du quartier

Création ou mise en valeur de patrimoine naturel

Une étude patrimoniale est menée sur le site et les conclusions sont appliquées

#### 1.2.5 Préserver et mettre en valeur les ouvertures sur le grand paysage

Etude et valorisation des ouvertures sur le grand paysage

Une étude sur le grand paysage est menée sur le site et les conclusions sont appliquées

#### 1.3.1 Régénérer et développer des milieux aptes à soutenir la biodiversité

Indice de naturalité (IN)

< 3 2.61 auto

Diversité et complémentarité des milieux naturels

Les espaces extérieurs intègrent une diversité et une complémentarité de milieux naturels en cohérence avec l'état initial et le périmètre élargi

Zones bâties ou non bâties non éclairées

Des zones non éclairées dans les espaces extérieures et/ou sur les bâtiments existent dans le périmètre

#### 1.3.2 Développer un tissu bâti de qualité

Qualité du processus de projet

Un concours ou un processus de projet intégrant la commune et des habitants dans le collège d'experts est organisé

📮 La démarche de projet a été menée en concertation avec la population, les propriétaires, la commune et les services cantonaux.

Transversalité de la gouvernance de projet

La gouvernance du projet permet une synergie entre les différents domaines (environnement, patrimoine, biodiversité, durabilité, mobilité, social, santé, ...)

Le DIRPRO permet une représentation de tous les services cantonaux.

Adéquation de la forme urbaine

La forme urbaine a été optimisée en adéquation avec la densité, le contexte et la programmation du quartier.

#### 1.3.3 Garantir le confort et préserver la santé des habitants et usagers des bâtiments

Matériaux exempts de polluant

🐯 Il est trop tôt parler d'engagement des propriétaires, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce seus (princ. 72)

Qualité de la lumière naturelle dans les locaux et les circulations

Il est trop tôt parler de la lumière naturelle, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 58)

Locaux ouverts sur un environnement calme

La majorité des bâtiments offre au moins une façade orientée sur un environnement calme et permettent le développement d'appartements

L'épaisseur des bâtiments permet des logements traversants. Les cœurs des îlots sont des espaces calmes.

#### 1.3.4 Développer des paysages du quotidien et des espaces ouverts de qualité

Qualité des espaces ouverts

Il est trop tôt parler d'une charte des espaces publics, mais une logique de mise en œuvre permet de ga

Plan lumlère

Il est trop tôt oader de plan lumière, mais des principes sont mantionne dans le SO dans ce sens forme, 56 % 57).

Présence d'espaces de ressourcement (calme et frais)

Des espaces de ressourcement sont prévus dans le futur quartier et l'accessibilité de ceux situés à proximité est facilitée

#### 1.3.5 Offrir des espaces dédiés aux activités sociales, culturelles et sportives diversifiés et en suffisance

Surface d'espaces à usage public

≥ 20% 27.1% auto

Le majeur partie du parc agro-urbain n'est pas comptée comme espace publique, ni l'ensemble des cœurs d'îlots. Le potentiel d'amélioration existe donc.

Distance d'un espace vert maieur

< 900m

Présence de lieux culturels à proximité

Une offre culturelle restreinte est proche ou facilement accessible

Présence d'espaces propices à l'activité physique à proximité

≤ 1000m

#### 1.4 Mettre en réseau les différents milieux

Masquer détails ^

#### 1.4.1 Renforcer l'infrastructure écologique

Renforcement de la qualité de l'infrastructure écologique

≥ 150% 116.6% auto

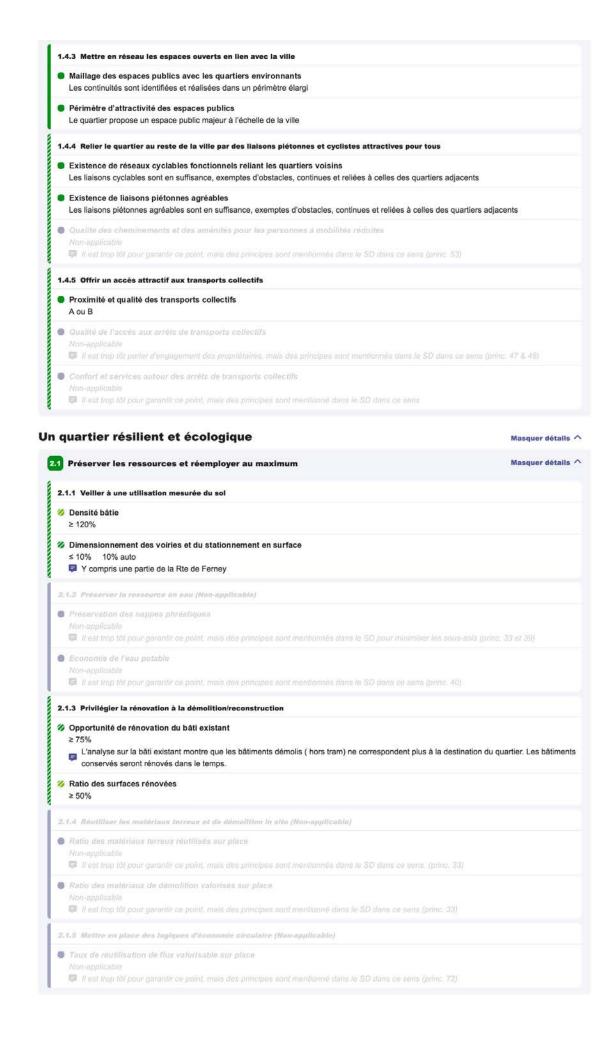
#### 1.4.2 Développer la charpente paysagère

Renforcement des pénétrantes de verdure

Les pénétrantes de verdures sont prolongées et renforcées à l'intérieur du quartier

Déplacement de la faune

Le projet préserve et améliore les corridors existants, fait usage de délimitations naturelles autant que possible et crée des perméabilités dans les délimitations artificielles et évite des pièges.



🔐 Réduire l'énergie grise et penser les investissement sur le long terme 2.2.1 Limiter les excavations et réutiliser les matériaux d'excavation localement Ratio d'excavation ≤ 20% 19.9% auto Ratio des matériaux d'excavation réutilisés localement 📮 il est trop (ôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens. (princ, 33) Emissions de paz à effet de serre des matériaux 📮 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 72) Taux de matériaux recyclés utilisés Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ, 72) 2.2.3 Privilégier le low-tech et le no-tech dans in construction (Non-applicable) Electricité dédiée aux techniques du bâtiment (hors usages thermiques) 👼 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 62) Planification des investissements sur la durée de vie du bâtiment 📮 Il est trop tôt pour garantir de point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 70 & 71) 2.2.5 Promouvoir des investissements transparents et compatibles avec les enjeux climatiques (Non-applicable) Origine des financements utilisés pour le projet 📮 Il est trop tôt pour gerantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 71) Masquer détails ^ Consommer moins et produire mieux 2.3.1 Minimiser la consommation énergétique des bâtiments Consommation d'énergie THPE Emissions de daz à effet de serre liées aux consommations thermiques 📮 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 62 et 72) Emissions de gaz à effet de serre liées aux consommations électriques Il est tron tôl rour garantir se point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans se seus lorinc 62 el 72) 2.3.2 Limiter l'usage de la mobilité individuelle motorisée Ratio de places de stationnement pour les logements Ratio de places de stationnement pour les activités < 100% Le dépassement de places de parc est liés à des activités existante sans transformation. Pour les places nouvelles, le nombre est limité (pas de construction de nouvelle places de parc) Part de trafic de transit au sein du guartier < 5% 2.3.3 Encourager la consommation de biens et de services locaux, à faible impact carbone et environnemental Offre de commerces de proximité (activités contribuant aux filières courtes et décarbonées) Offre limitée (2 ou 3 services rendus) dans des domaines variés 📮 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 20 et 21) Provenance régionale des produits frais 📮 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 28 et 31) 2.3.4 Limiter la production de déchets, viser un quartier zero déchet (Non-applicable) Système de tri et de collecte des déchets 📮 Il eat trop tôt pour parier de ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 66 et 67) Matières organiques réutilisées sur place

🗐 Il est trop tôt pour pader de ce point; mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 68)

## Production électrique renouvelable locale 📮 Il est trop tôl pour gerantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 63 & 64) Réseaux énergétiques inter-quartiers Les synergies avec d'autres consommateurs ou fournisseurs d'énergie dans un périmètre proche du projet sont identifiées et mises en œuvre lorsque cela permet maximiser les productions d'énergie renouvelable et locale Le quartier devrait être relié à GéniLac (princ. 63) Masquer détails ^ 2.4 Concevoir des lieux pour répondre aux évolutions environnementales et sociales 2.4.1 Lutter contre les îlots de chaleur et garantir un confort climatique dans les espaces extérieurs et les bâtiments Mesures de lutte contre les îlots de chaleur Un panel de mesures complémentaires est mis en œuvre dans le quartier pour lutter contre les îlots de chaleur (déclinaison du tryptique eau-solarbre), et des points d'eau potables sont installés (cf. démarches cantonales "Quand la ville surchauffe" et "Cool City") Canopée, pleine terre et végétalisation des cœurs d'îlots, gestion de l'eau à ciel ouvert, ... Taux de canopée ≥ 30% 32.1% auto Protection solaire et possibilité de ventilation noctume (à l'intérieur des bătiments). Il est trop tôt pour garantir ce point, (princ. 54 et 62) 2.4.2 Protéger les habitants contre les risques naturels et les accidents majeurs Adéquation entre les risques naturels, les usages et les mesures de protections Les risques naturels sont évalués en amont du projet et les mesures de protection sont peu onéreuses et définies en adéquation avec les futurs usages du quartier Adéquation entre les risques OPAM, les usages et les mesures de protections Les risques OPAM sont évalués en amont du projet et les mesures de protection sont définies en adéquation avec les futurs usages du quartier 2.4.3 Développer des lypologies permettant une adaptation aux parcours de vie et aux évolutions sociétales (Non-applicable) Taux de surfaces de logament pouvant faire l'objet d'adaptation 📮 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 70) Dispositif d'optimisation de l'utilisation des appartements 📮 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 74). 2.4.4 Construire des bâtiments permettant une cortaine flexibilité d'affoctation, notomment dans les rez-de-chaussée (Non-applicable) Taux de surfaces aptes à accueillir une diversité de fonctions Il est trop tôl pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnès dans le SD dans ce sens forinc. 241 Structure permettant une adaptation des affectations 📮 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 70) 2.4.5 Penser et anticiper la réeffectation des espaces de stationnement (Non-applicable) Taux de places de stationnement reconvertibles Pas de stationnement construit Un quartier du vivre ensemble et du partage Masquer détails ^ 3.1 Programmer un quartier diversifié Masquer détails ^

2.3.5 Maximiser la production énergétique locale et renouvelable au service d'un périmètre élargi

Part d'énergies renouvelables régionale pour la production de chaleur

Le quartier devrait être relié à GéniLac (princ. 63)

#### 3.1.1 Intégrer les usagers dans la conception du quartier

Dispositif de concertation et de coproduction

Un plan de concertation est prévu dès le début du projet afin de négocier certains aspects du projet avec les parties prenantes (futurs habitants, voisinage, associations, citoyens, etc.). Un ou plusieurs représentants seront intégrés au comité de pilotage du projet

#### 3.1.2 Programmer une mixité fonctionnelle

Ratio emplois-habitants

17% ≤ x < 33% ou 100% < x ≤ 150% 107% auto

Le secteur était une ZDIA. La part des logement est maximisée dans le projet.

Part d'emplois des secteurs secondaires et primaires

≥ 10% 12.5% auto

#### 3.1.3 Favoriser la coordination dans l'implantation d'activités au regard de l'offre existante

#### Outil d'implantation des activités

Une réflexion est menée entre les porteurs du projet pour garantir une bonne coordination en matière d'implantation d'activités au regard de l'offre existante

📮 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 20)

#### 3.1.4 Offrir des services et des équipements publics à proximité

- Commerces, services de 1ère nécessité et services périscolaires ≤ 400m
- Établissements scolaires et parascolaires
   ≤ 600m

#### 3.1.5 Prévoir des espaces non-définis

#### Espaces de liberté à s'approprier

Le projet prévoit des espaces non aboutis et un budget est réservé afin de laisser l'opportunité aux habitants/usagers de les investir avec davantage de liberté

Le PAU constitue un espace à définir ultérieurement

#### Développer des lieux de vie pour tous

Masquer détails ^

#### 3.2.1 Proposer des logements pour tous les revenus et tous les modes de vie

#### Catégories de logements

33% ≤ x < 40% ou 60% < x ≤ 66%

- · Formes d'habitats
  - Non-applicable
  - 📮 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 73)
- Part de logements en coopérative d'habitation participative

hna-annticable

🗔 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 76)

- 3.2.2 Mettre à disposition des aspaces communs at des prolongaments axtórieurs aux logements et aux activités économiques (Nonanolicable).
- Locaux communautaires polyvalents

lan-applicable

📮 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 76)

Surface et qualité des terrasses et balcons

Non-applicable

💷 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SO dans ce sens (princ. 76)

#### 3.2.3 Développer des espaces ouverts diversifiés favorisant le sentiment d'appartenance pour tous les usagers

#### Diversité des publics cibles dans les espaces ouverts

Plusieurs catégories de populations ont été considérées dans la planification des espaces ouverts (enfants, adolescents, adultes, personnes vulnérables)

#### 3.2.4 Penser les espaces extérieurs en accordant les ambiances sonores

#### Etablissement d'un plan des ambiances sonores des espaces ouverts

Un plan des ambiances sonores est réalisé et inclue des zones variées (calme, repos, rencontre, activités pleine air, etc.)

#### Adéquation entre les usages, ambiances et niveau d'exposition sonore

La grande majorité des espaces sont en adéquation avec le plan des ambiances sonores

#### 3.2.5 Assurer la sécurité des différentes mobilités

#### Gabarit des espaces de circulation

Les gabarits des espaces de circulation sont dimensionnés de manière à répondre aux besoins des différentes mobilités (habitants, livraison, SIS, voirie, etc.) sur l'ensemble du site

#### Vitesses de circulation

Majeur partie du quartier en zone de rencontre

#### 33 Mettre en place des services mutualisés

Masquer détails ^

#### 3.3.1 Permettre les échanges et la mutualisation des biens, compétences, savoirs et ressources (Non-applicable)

Espaces de rencontre Intérieurs

von-applicable

📮 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 76)

Lieux et services mutualisés tant à l'échelle du quartier (p. ex. outlithèque) que des bătiments (p. ex. salle polyvalente)

📮 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 76)

#### 3.3.2 Solidariser les consommateurs, producteurs, commerçants de proximité

Existence de structures permettant la mise en place de circuits courts (supermarché participatif, ressourcerie, etc.)
Une structure est prévue/existe dans le quartier et une réflexion est en cours pour développer les structures

3.3.3 Développor les mosures servicielles de mobilités (Non-applicable)

Mesures servicielles pour diminuer les déplacements (espaces de livraison, de coworking, commerces et équipements de proximité,

Von supplicable

📮 Il est trop tôt pour gerentir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 46)

Mesures servicielles pour favoriser le report modal (p. ex. àteliers vélos, informations/conseils, subventions TP, etc.)
 Non-applicable

📮 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 46)

3.3,4 Favorises la mutualisation des véhicules motorisès ou non et du stationnement (Non-applicable)

Autopartage

Non-applicable

📮 Il est trop fot pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dens le SD dans ce sens (princ. 52)

Vélos en libre-service (VLS)

Non-applicable

📮 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 46)

Stationnements voiture non nominatif

Jan-pantinghia

📮 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sans (princ. 52)

#### 3.4 Faire vivre le quartier

Masquer détails ^

3.4.1 Intégrer les usagers dans la gestion du quartier (Non-applicable)

Existence d'une gouvernance de quartier (p. ex, une entité type associative ou équivalents).
 Non-applicable.

📮 Il est trop tôl pour garantir de point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans de sens (princ. 24 et 77 )

3.4.2 Mettre en place une gauvernance des espaces communs (Non-applicable)

Existence d'une entité de gestion des espaces communs

Non-applicable

📮 Il est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 24 et 77)

3.4.3 Accompagner le tissu économique vers la durabilité (Non-applicable)

Charte de durabilité des entreprises

Non-annlicable

📮 Il ést trop tôt pour garantir de point, mais dès principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 78)

 Existence de loyers adaptés pour permettre l'implantation d'activités à forte plus-value sociale Non-acclicable

📮 li est trop tôt pour garantir ce point, mais des principes sont mentionnés dans le SD dans ce sens (princ. 25)

#### 3.4.4 Développer une agriculture urbaine

Surfaces d'agriculture urbaine et/ou de jardinage au sein du périmètre de projet (par habitant)
≥ 2m² 2.93m² auto

#### 3.4.5 Encourager les mobilités actives

Stationnement vélos

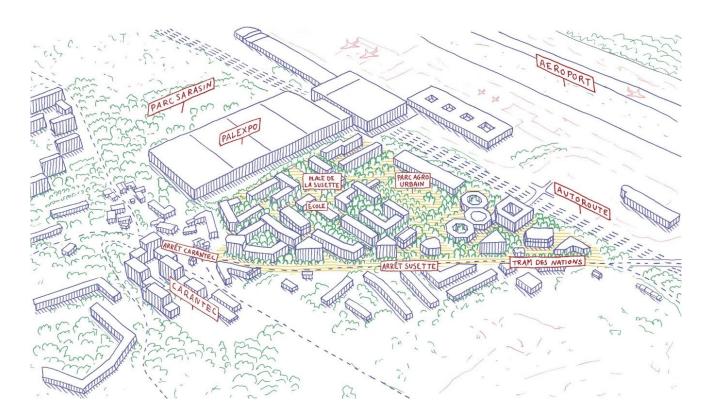
Le stationnement vélo respecte le RPSFP et un tiers de l'offre de stationnement est située au rez-de-chaussée ou à proximité immédiate des allées d'immeubles

Mesures en faveur des piétons et cyclistes

Des mesures en faveur des piétons et des cyclistes sont systématiquement réalisées aux abords des polarités et sur les dessertes fines du quartier

Schéma directeur « La Susette »

# II. Mobilité







## SUPPORT TECHNIQUE

République et Canton de Genève (OCT) / Août 2024

# Secteur Susette

# Actualisation du schéma directeur – Etude de mobilité





# Sommaire

Accessibilité au site

Projets connexes

Dimensionnement des besoins en stationnement

Application du RPSFP (rappels)

Etat actuel

Etat futur

Synthèse

Génération de trafic et affectation sur le réseau routier

Etat actuel

Etat futur

Synthèse

Aménagement du carrefour François-Peyrot / Pavillon







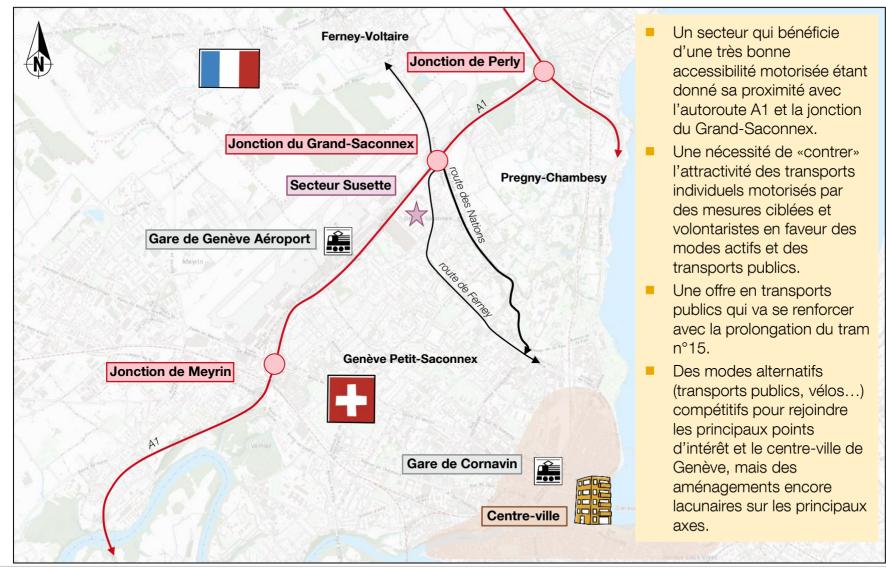
# Accessibilité au site







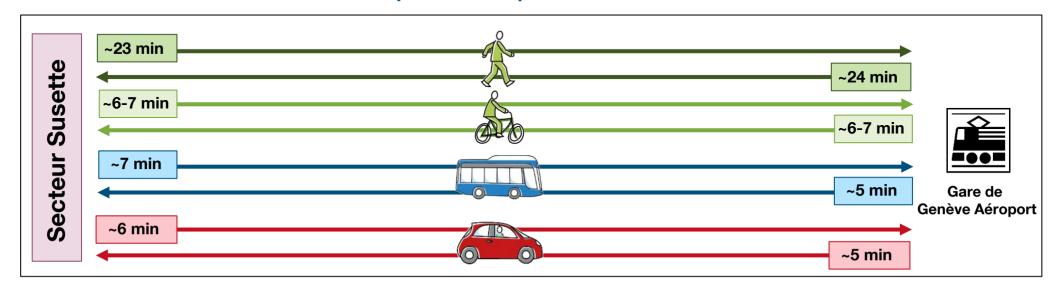
# Accessibilité au site (périmètre élargi)

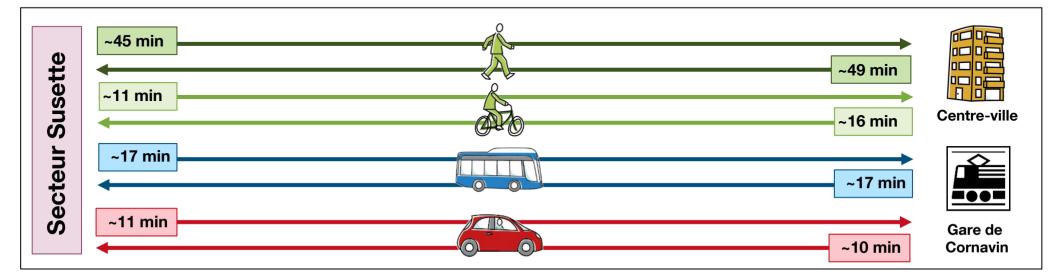






# Estimation des temps de parcours (état actuel)



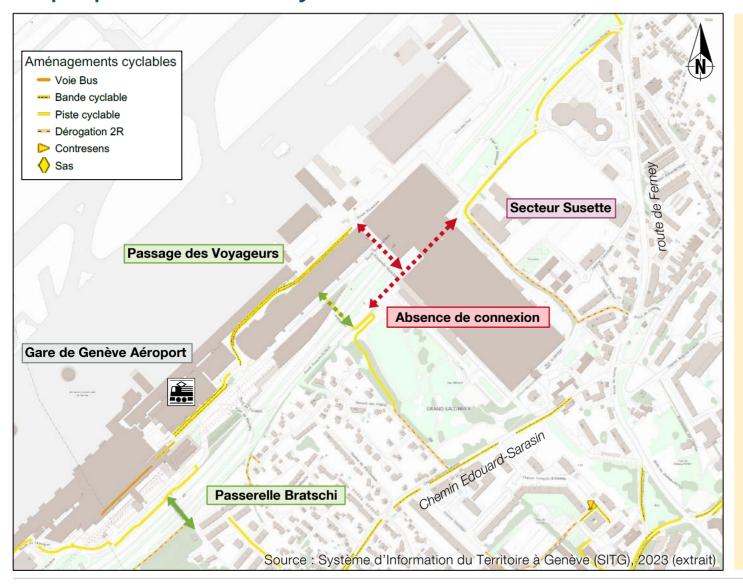








## Equipements cyclables - Etat actuel 2023



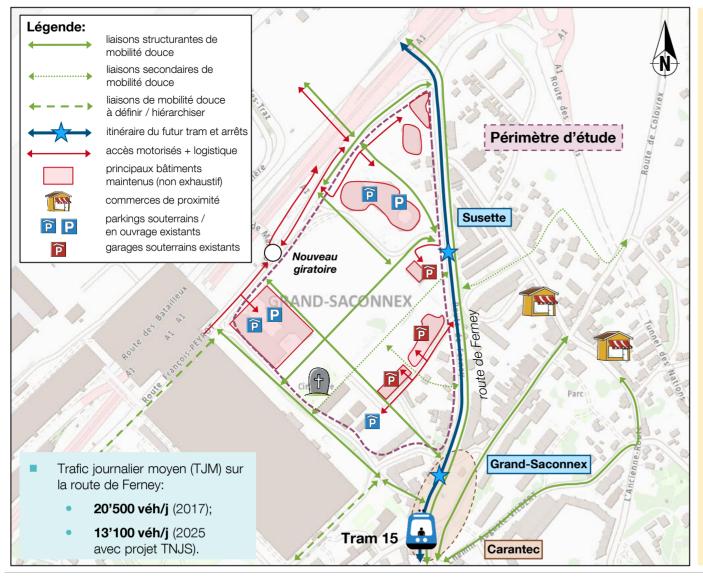
- Un réseau cyclable marqué par des discontinuités ponctuelles (absence d'équipements dédiés).
- Des itinéraires cyclables en direction de la gare de Genève-Aéroport via le chemin Edouard-Sarasin avec deux franchissements possibles de l'autoroute A1:
  - le passage des Voyageurs;
  - la passerelle Bratschi.
- Une absence de connexion directe depuis le nord du secteur Susette en direction de Genève-Aéroport.





Accessibilité au site

## Concept d'accessibilité au quartier (périmètre restreint)



#### **Principes**

- Prioriser les piétons et les vélos à l'intérieur du quartier.
- Garantir des connexions aisées vers les deux arrêts du futur tram.
- Restreindre le nombre de places de stationnement et favoriser une mutualisation avec l'offre existante.
- Limiter le nombre d'accès motorisés sur la route de Ferney.
- Faciliter les connexions vers la gare de l'aéroport (à vélo notamment).
- Privilégier les accès logistiques par l'arrière du site.





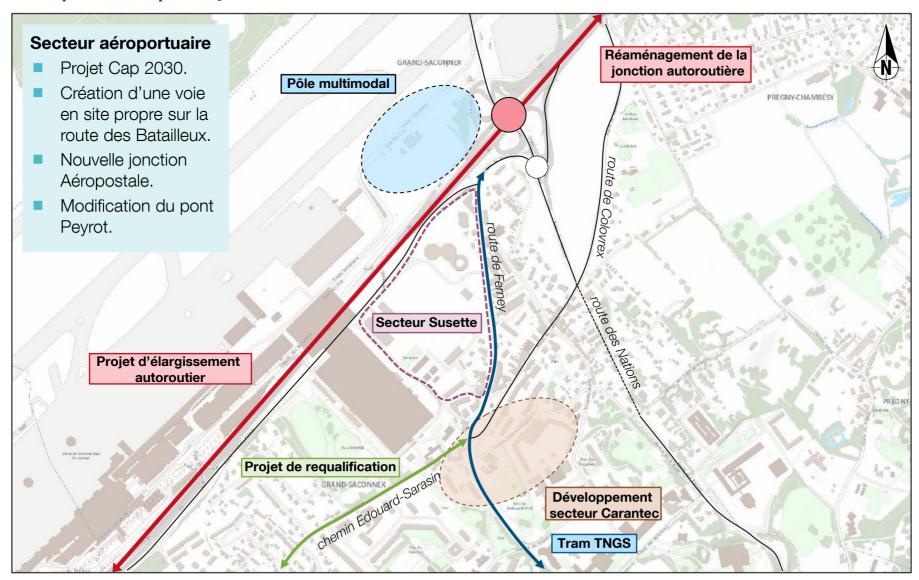
# Projets connexes







## Principaux projets connexes





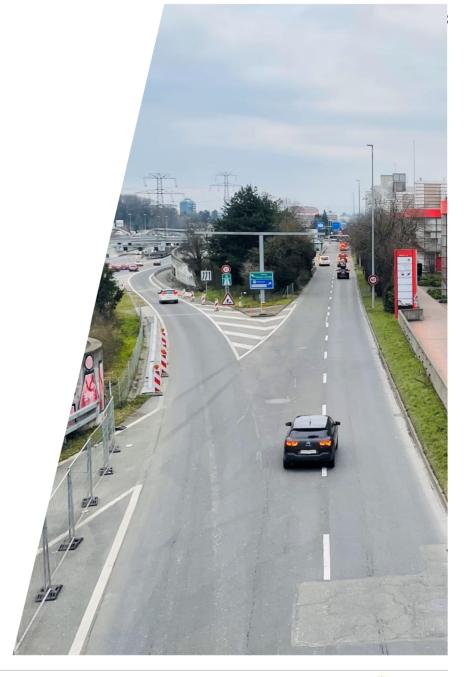
# Dimensionnement des besoins en stationnement





# Dimensionnement des besoins en stationnement

**Application du RPSFP (rappels)** 

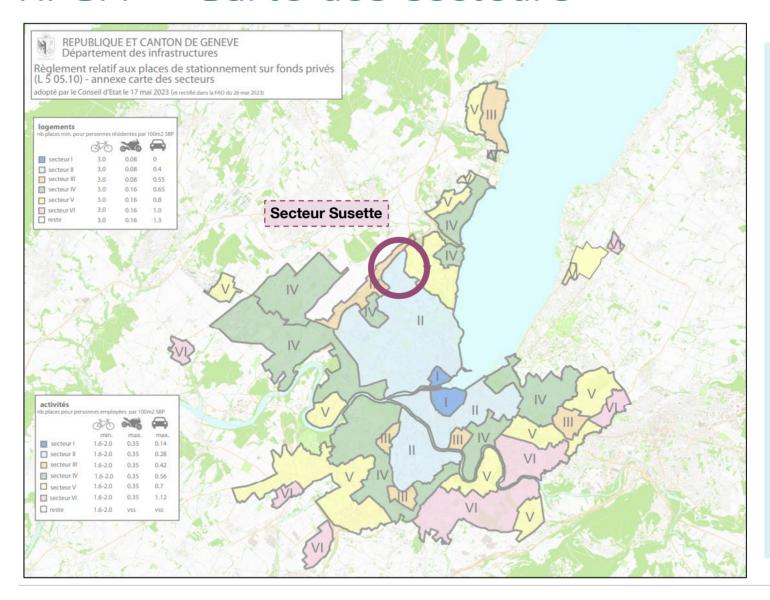




**Projets connexes** 



### RPSFP - Carte des secteurs



- Alors que le secteur Susette se trouvait encore récemment en zone IV, il vient de passer en zone II selon la dernière mise à jour de la carte.
- Ce changement de zone implique de revoir à la baisse le besoin en stationnement initialement calculé.





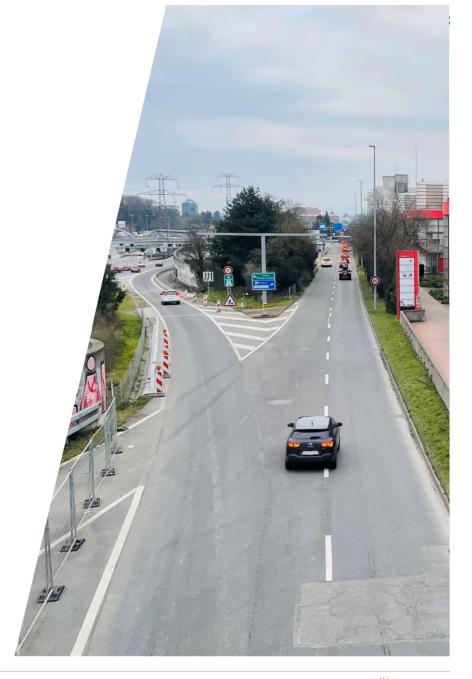
## Principes à respecter (extrait RPSFP du 24 mai 2023)

- « Afin de déterminer le nombre de places de stationnement au stade de la requête d'autorisation de construire, il doit être tenu compte des places de stationnement à usage privé vacantes dans des parkings situés dans un rayon de 500 mètres, à condition que celles-ci soient mises à disposition moyennant la conclusion d'une convention entre la personne propriétaire du parking et la personne requérante ».
- « La mutualisation des places et/ou des véhicules doit être favorisée comme mode de gestion du parking afin de réduire le nombre de places de stationnement à réaliser ».



# Dimensionnement des besoins en stationnement

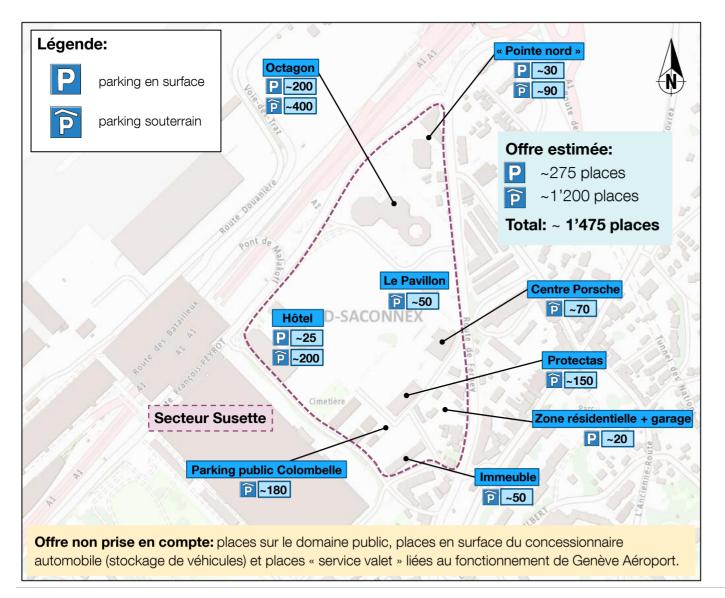
#### **Etat actuel**







#### Offre en stationnement du secteur Susette - Etat actuel (2023)



- A l'exception de l'hôtel « Hilton » et de l'Octagon (nombre de places connu). l'offre en stationnement disponible au sein du secteur Susette a été estimée:
  - sur la base des orthophotos (places en surface):
  - sur la base de l'emprise au sol des **bâtiments** (places en souterrain).
- A relever qu'il s'agit plutôt d'une fourchette basse dans la mesure où le nombre de niveaux des parkings en ouvrage n'est pas connu (un seul niveau considéré à ce stade).

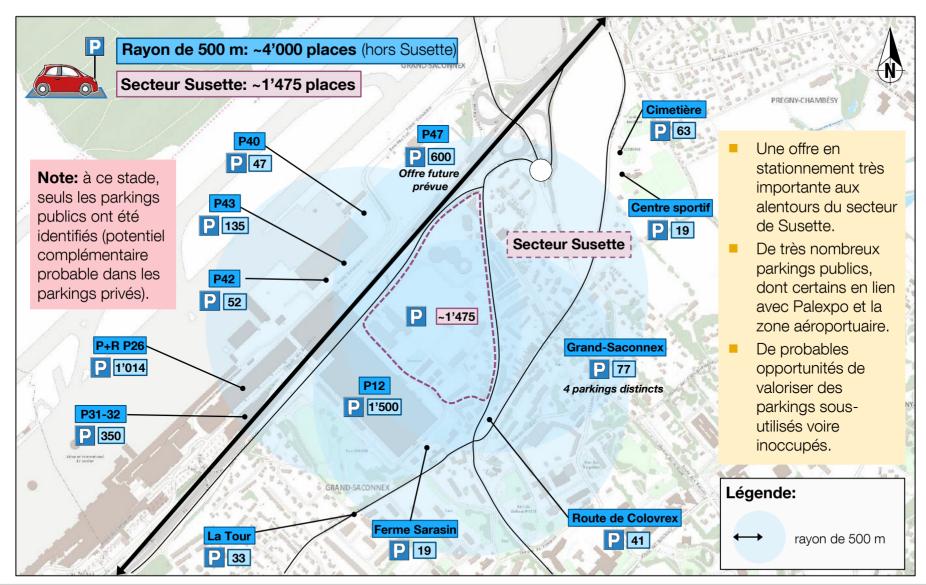




**Proiets connexes** 



#### Offre en stationnement aux alentours du secteur Susette - Etat actuel (2023)







## Secteur Susette - Surface existantes (2023)

Affectations	Surfaces existantes (SBP)	
Logements	~7'500 m <sup>2</sup>	
Activités (hors hôtel)	~44'500 m <sup>2</sup> (principalement des bureaux)	
Hôtel Hilton	~33'000 m <sup>2</sup> (500 chambres)	
Centre de voirie	~3'500 m <sup>2</sup>	
<b>Total</b> (SBP)	~88'500 m²	





## Ratios à appliquer selon le RPSFP du 24 mai 2023

	Zone II selon le RPSFP			
Affectations	<b>Habitants / Personnel</b> (pour 100 m <sup>2</sup> SBP)	<b>Clients / Visiteurs</b> (pour 100 m <sup>2</sup> SBP)		
Logements	0.4 place	0 place		
Activités (hors hôtel)	<b>0.28 place</b> (hors places de service exclusivement réservées à un usage professionnel ou utiles à l'exploitation d'une activité. Les entreprises concernées devront justifier leurs besoins complémentaires)	O place (hors places de service exclusivement réservées à un usage professionnel ou utiles à l'exploitation d'une activité. Les entreprises concernées devront justifier leurs besoins complémentaires)		
Hôtel Hilton	0.5 place par chambre + application d'un facteur de réduction de 80%			
Equipements publics	Variable selon le genre d'affectation (application de la norme VSS + application d'un facteur de réduction de 80%)			

Source : règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP), entrée en vigueur le 24 mai 2023







## Besoins en stationnement - Etat actuel (2023)

Affectations	Surfaces existantes (SBP)	Dimensionnement des besoins en stationnement selon le RPSFP (zone II)			
		Habitants / Personnel	Clients / Visiteurs		
Logements	~7'500 m <sup>2</sup>	30 places	-		
Activités	~44'500 m <sup>2</sup>	~125 places	-		
<b>Hôtel Hilton</b> (~500 chambres)	~33'000 m <sup>2</sup>	~50 places			
Centre de voirie	~3'500 m <sup>2</sup>	~15 places			
Total	~88'500 m²	~220 places			

Pour le centre de voirie, il a été considéré un ratio moyen de 2 places par 100 m² de SBP (fourchette plutôt haute).





# Dimensionnement des besoins en stationnement

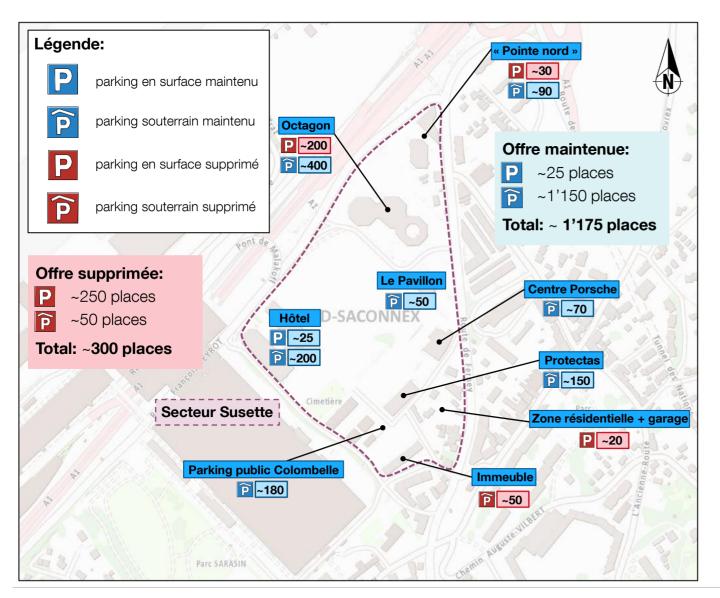
#### **Etat futur**







#### Offre en stationnement du secteur Susette – Etat futur



- A terme, dans le cadre du développement du quartier de Susette, la quasi-totalité de l'offre en stationnement de surface sera supprimée.
- A l'exception des places de stationnement disponibles sous l'immeuble situé au droit de la rue Jo Siffert, les parkings souterrains existants seront normalement tous maintenus, ce qui représente une offre totale d'environ 1'175 places (fourchette estimative basse).





**Proiets connexes** 



# Image directrice - Rappel du programme

Affecta	ations	Surfaces existantes (SBP)	Surface existantes conservées (SBP)	Nouvelles surfaces (SBP)	Surfaces totales futures (SBP)	<b>Bilan</b> (SBP)
Logemen	ts	~7'500 m <sup>2</sup>	676 m <sup>2</sup>	122'767 m <sup>2</sup>	123'443 m <sup>2</sup>	+115'943 m <sup>2</sup>
Activités		~44'500 m <sup>2</sup>	38'727 m <sup>2</sup>	46'873 m <sup>2</sup>	85'600 m <sup>2</sup>	+41'100 m <sup>2</sup>
Hôtel Hilt	on	~33'000 m <sup>2</sup>	~33'000 m <sup>2</sup>	-	~33'000 m <sup>2</sup>	+0 m <sup>2</sup>
ints	Ecole (~20 classes)	-	-	~4'500 m <sup>2</sup>	~4'500 m <sup>2</sup>	
Equipements publics	<b>EMS</b> (~70 lits)	-	-	~5'500 m <sup>2</sup>	~5'500 m <sup>2</sup>	+10'500 m <sup>2</sup>
Equi	Centre de voirie	~3'500 m <sup>2</sup>	-	<b>~4'000 m²</b> (hypothèse)	~4'000 m <sup>2</sup> (hypothèse)	
Total (	SBP)	~88'500 m²			~256'000 m²	+~167'500 m²

- Les chiffres présentés ci-dessus divergent légèrement de ceux du tableau des droits à bâtir, car la comptabilisation des équipements publics est différente.
- Pour l'EMS, il a été admis une surface moyenne d'environ 80 m<sup>2</sup> par résident et donc par lit.







### Besoins en stationnement - Etat futur

Affectations		Surfaces totales futures (SBP)	Dimensionnement des besoins en stationnement selon le RPSFP (zone II)		
			Habitants / Personnel	Clients / Visiteurs	
Logements		123'443 m <sup>2</sup>	~495 places	-	
Activités		85'600 m <sup>2</sup> ~240 places		-	
Hôtel Hilton (~	500 chambres)	33'000 m <sup>2</sup>	~50 places		
	Ecole (~20 classes)	4'500 m <sup>2</sup>	~5 places		
Equipements publics	EMS (~70 lits)	5'500 m <sup>2</sup>	~10 places		
	Centre de voirie	4'000 m <sup>2</sup>	~15 places		
Total		277'500 m²	~815 places		

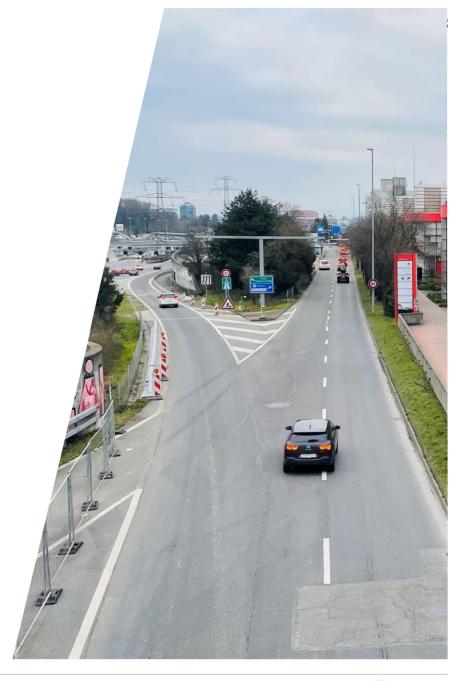
- Pour le centre de voirie, il a été considéré un ratio moyen de 2 places par 100 m² de SBP (fourchette plutôt haute).
- Pour l'école, il a été retenu un ratio de 1.2 place par classe (selon indications de la norme VSS 40 281 / hors facteur de réduction)
- Pour l'EMS, il a été appliqué un ratio de 0.8 place par lit (selon indications de la norme VSS 40 281 / hors facteur de réduction).





# Dimensionnement des besoins en stationnement

## **Synthèse**





**Projets connexes** 



## Offre et demande en stationnement: synthèse

- Selon le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP),
   le secteur Susette se trouve en zone II.
- A l'heure actuelle, l'offre en stationnement disponible au sein du périmètre d'étude est estimée à environ 1'475 places. Or, le besoin est évalué à environ 220 places, ce qui représente un important surdimensionnement.
- A l'état futur, en considérant les parkings souterrains existants qui seront maintenus, l'offre en stationnement s'élèvera, au minimum, à près de 1'175 places. Conformément au programme envisagé, le besoin en stationnement est estimé à environ 815 places.
- L'offre en stationnement à disposition sur le site (parkings souterrains existants) est donc suffisante pour répondre aux besoins futurs (sous réserve de pouvoir établir des conventions avec les propriétaires privés).

## AUCUNE NOUVELLE PLACE DE STATIONNEMENT N'EST DONC NECESSAIRE AU SEIN DU SECTEUR SUSETTE A L'ETAT FUTUR

(un parking souterrain complémentaire pourrait toutefois être envisagé sous le nouveau bâtiment d'activités pour répondre uniquement à la demande des véhicules d'entreprise)



Génération de trafic et affectation sur le réseau routier





Génération de trafic et affectation sur le réseau routier

#### **Etat actuel**







## Génération de trafic admise pour l'état actuel

		Offre en stationnement (surface + souterrain)	Taux d'occupation moyen*	Nombre de déplacements/ jour/place*	Génération de trafic par jour
Secteur Octagon (activités)		~720 places	80%	3.5	~2'000 véh/j
Bâtiment « Le Pavillon » (activités)		~50 places	80%	3.5	~150 véh/j
Hôtel	Hôtel Hilton		60%	3.0	~400 véh/j
alle	Parking public Colombelle	~180 places	50%	4.0	~350 véh/j
Secteur Colombelle	Logements	~60 places	90%	2.5	~150 véh/j
ő	Activités	~230 places	80%	3.5	~650 véh/j
Total		~1'475 places	-	-	~3'700 véh/j

A ce stade, la génération de trafic repose entièrement sur <u>des hypothèses</u>. Ces valeurs devront être consolidées sur la base de données complémentaires (entrées / sorties aux barrières, enquêtes de stationnement, relevé de la durée de stationnement autorisée et du système de tarification en vigueur...).

\* valeurs estimées







#### Affectation du trafic sur le réseau routier environnant



#### **Hypothèses**

- Les 1'150 véhicules par jour générés par le secteur de Colombelle empruntent la route de Ferney (entrée et sortie du site).
- Les automobilistes rejoignent l'Hôtel Hilton uniquement par la route François-Peyrot. Ils quittent l'établissement par l'autoroute A1 (~60%) ou par le pont de Malakoff (~40%).
- Le trafic motorisé généré par le secteur de l'Octagon accède aux espaces de stationnement par la route de Ferney (~60%) ou par la route François-Peyrot (~40%). Tous les usagers sortent du site en empruntant l'autoroute A1.





Génération de trafic et affectation sur le réseau routier

#### **Etat futur**







## Génération de trafic estimée pour l'état futur

		Offre en stationnement (surface + souterrain)	Taux d'occupation moyen*	Nombre de déplacements/ jour/place*	Génération de trafic par jour
Secteur Octagon (activités)		~490 places	90%	3.5	~1'550 véh/j
Bâtiment « Le Pa	Bâtiment « Le Pavillon » (activité)		90%	3.5	~150 véh/j
Hôtel	Hôtel Hilton		90%	3.0	~600 véh/j
elle elle	Parking public Colombelle	~180 places	90%	4.0	~650 véh/j
Secteur Colombelle	Logements	-	90%	2.5	-
	Activités	~220 places	90%	3.5	~700 véh/j
Total		~1'175 places	-	-	~3'650 véh/j

A ce stade, la génération de trafic repose entièrement sur des hypothèses. Ces valeurs devront être consolidée sur la base de données complémentaires (entrées / sorties aux barrières, enquêtes de stationnement, relevé de la durée de stationnement autorisée et du système de tarification en vigueur...).

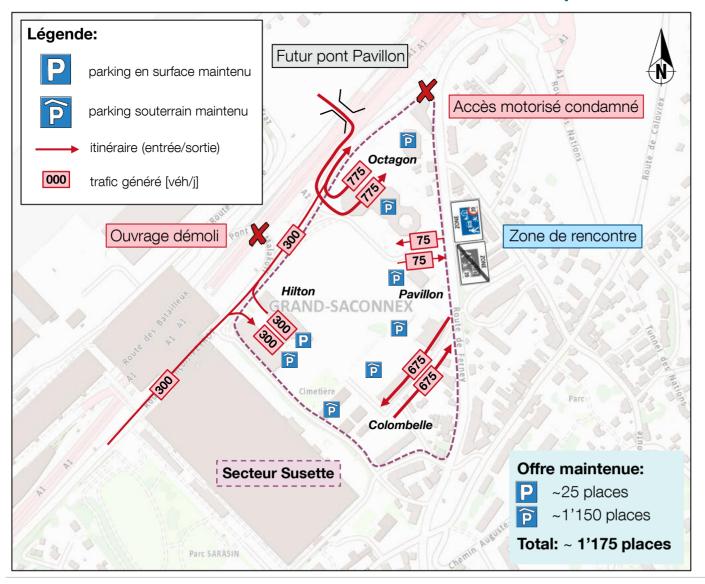
\* valeurs estimées







## Génération de trafic admise pour l'état futur définitif



#### **Hypothèses**

- Les 1'350 véhicules par jour générés par le secteur de Colombelle emprunteront la route de Ferney (entrée et sortie du site).
- Le trafic généré par le bâtiment « Le Pavillon » disposera d'un accès à double sens depuis la route de Ferney (zone de rencontre).
- Les automobilistes accéderont à l'Hôtel Hilton uniquement par la route François-Peyrot. Ils quitteront l'établissement par le nouveau pont Pavillon ou par l'autoroute A1.
- A terme, les usagers accéderont au secteur de l'Octagon par le nouveau pont Pavillon. Ils sortiront du site par ce même ouvrage (voire également par l'autoroute A1 dans le cas où un accès direct serait offert depuis le quartier de Susette).





Génération de trafic et affectation sur le réseau routier

## **Synthèse**







## Génération de trafic: synthèse

- A ce stade, les générations de trafic établies pour l'état actuel et l'état futur reposent entièrement sur des hypothèses (taux d'occupation des parkings, nombre de déplacements par place...). Ces valeurs devront être consolidées sur la base de données complémentaires fournies par les propriétaires.
- En première approche, la génération de trafic actuelle du secteur est estimée à environ 3'700 véh/i dont:
  - ~40% des flux en lien avec la route de Fernev:
  - ~60% des flux en lien avec la route François-Peyrot et l'autoroute.
- En tenant compte des parkings existants qui seront maintenus sur le site, et en admettant une sollicitation plus importante des places (diminution de l'offre) la génération de trafic futur du quartier Susette est également estimée à environ 3'650 véh/j dont:
  - ~35% des flux en lien avec la route de Fernev:
  - ~65 des flux en lien avec la route François-Peyrot, le futur pont Pavillon et l'autoroute.
- A terme, la génération de trafic du secteur devrait donc rester sensiblement la même qu'aujourd'hui. Toutefois, avec le nouveau concept de circulation envisagé (fermeture du chemin du Pavillon, condamnation du carrefour François-Peyrot / Ferney...), la demande motorisée future sera davantage concentrée au nord du quartier, ce qui soulève des enjeux sur le plan de l'accessibilité.





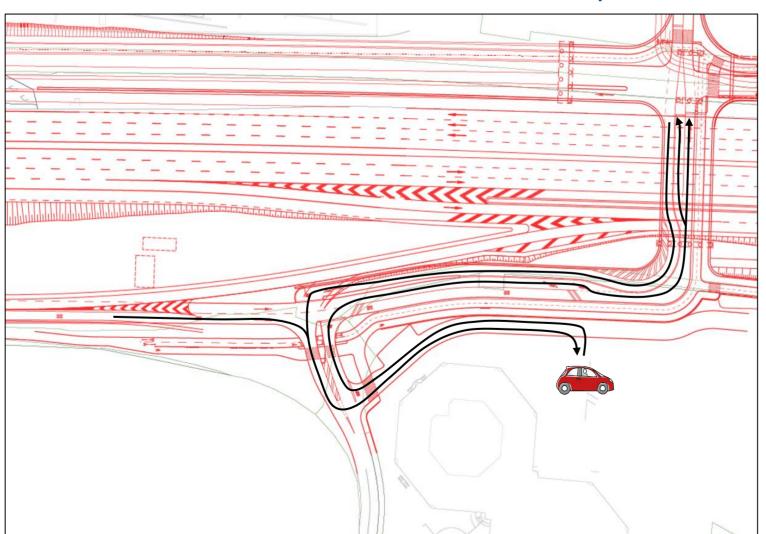
Aménagement du carrefour François-Peyrot / Pavillon







## Variante initiale - Carrefour à perte de priorité



#### **Principes**

- Aménagement d'un carrefour à perte de priorité.
- Accès à la «pointe nord» par le futur pont Pavillon (itinéraire possible par la route François-Peyrot, mais non souhaité par Genève-Aéroport).
- Sortie du site obligatoire via le nouveau pont Pavillon.

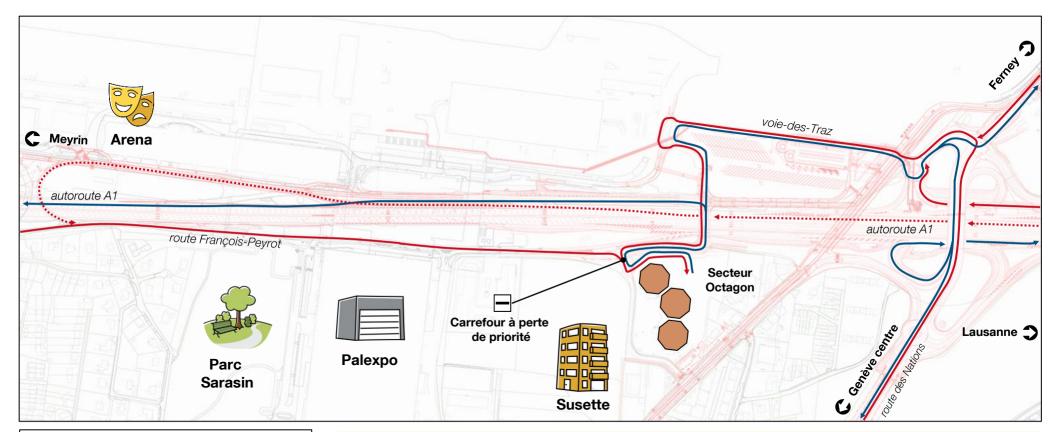
Source: projets de mobilité dans le secteur Susette à l'horizon 2030 (extrait du plan), OCT (2023)

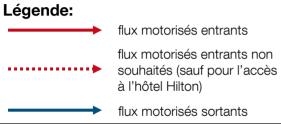






## Variante initiale - Schéma de l'accessibilité motorisée



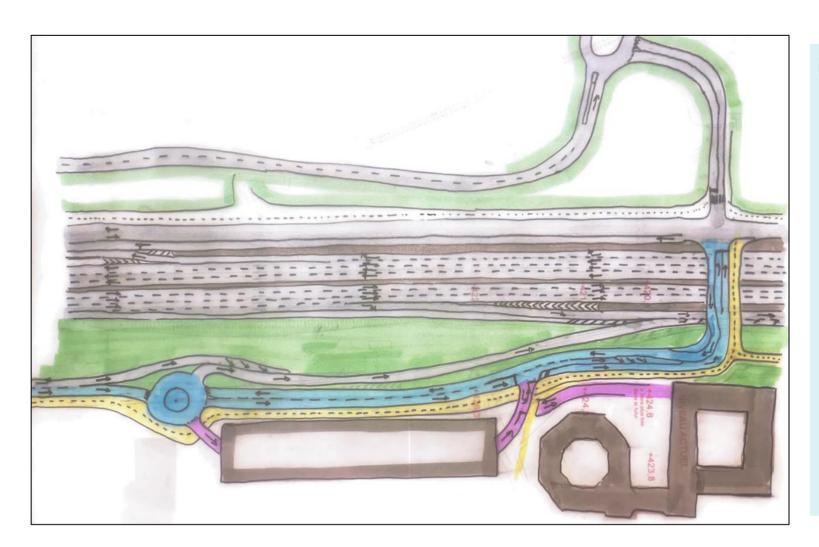


Un seul itinéraire de sortie via le futur pont Pavillon pour se rendre dans toutes les directions (Meyrin, Ferney, Genève centre et Lausanne).





## Variante alternative - Carrefour à perte de priorité + giratoire



#### **Principes**

- Aménagement d'un nouveau giratoire pour:
  - desservir un futur bâtiment logistique;
  - offrir un
     itinéraire
     simplifié aux
     usagers allant
     en direction de
     Lausanne
     Ferney et
     Genève centre.

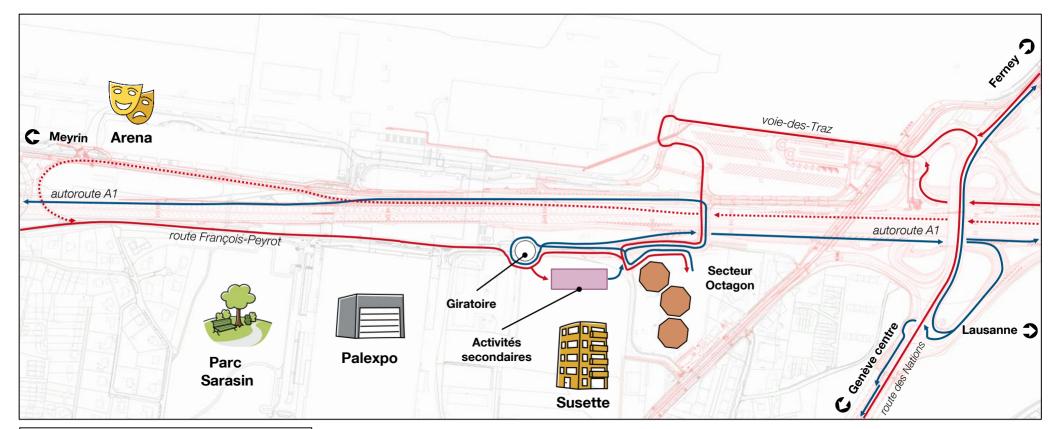
Source: esquisse

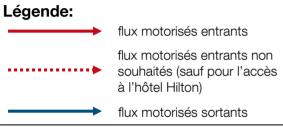






#### Variante alternative - Schéma de l'accessibilité motorisée





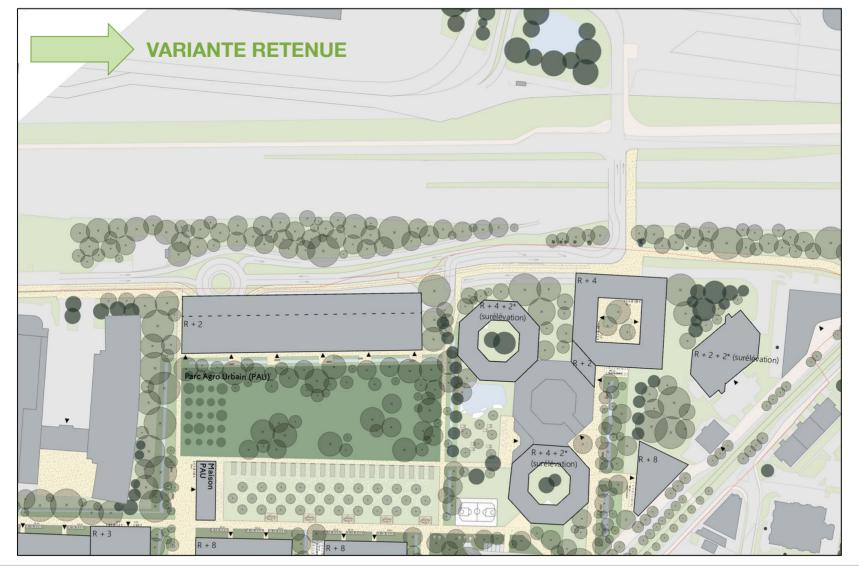
- Une sortie via le nouveau pont Pavillon pour les usagers allant en direction de Meyrin (autoroute A1).
- Une sortie complémentaire pour simplifier les itinéraires en direction de Lausanne, Ferney et Genève centre.







# Variante alternative issue de l'image directrice





## Aménagement du carrefour: synthèse

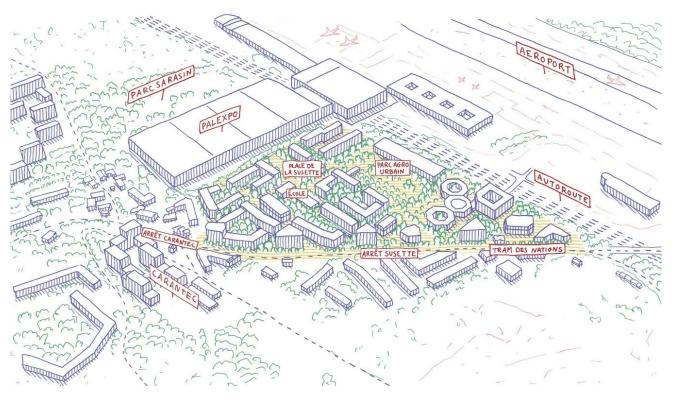
- A terme, le trafic généré par le quartier de Susette devrait être sensiblement le même qu'aujourd'hui (diminution de l'offre en stationnement, mais pression plus forte sur les places disponibles). Cependant, il sera davantage concentré au nord du périmètre d'étude en raison des différents projets routiers envisagés (nouveau pont Pavillon, démolition du pont de Malakoff, fermeture du chemin du Pavillon au trafic motorisé...).
- Dans ce contexte, en ne proposant pas d'accroche directe au réseau autoroutier en sortie du futur quartier (variante initiale), les automobilistes allant en direction de Lausanne, Ferney et Genève centre seront contraints d'emprunter le nouveau pont Pavillon puis la voie-des-Traz (secteur relativement sensible au droit de la future interface multimodale + allongement des itinéraires).
- L'aménagement d'un carrefour complémentaire permettant un accès direct à l'autoroute A1 en sortie du quartier de Susette (variante alternative retenue) permettra de simplifier les flux et de raccourcir les distances à parcourir.





Schéma directeur « La Susette »

## III. Environnement





Office de l'Urbanisme



# SCHÉMA DIRECTEUR DU QUARTIER DE « LA SUSETTE »

## NOTICE ENVIRONNEMENTALE



08.11.2024







## **TABLE DES MATIERES**

2	Ana	lyse et enjeux4
	2.1	Biodiversité4
	2.2	Sols
	2.3	Eaux9
	2.4	Air et climat
	2.5	Bruit
	2.6	Énergie
	2.7	Accidents majeurs
3	Cor	clusion18
4	Anr	nexe19
	••••••	: Canopée à l'état actuel et projeté (extrait de l'analyse biodiversité – Annexe de la présente notice) 5
•	•	: Canopée à l'état actuel et projeté (extrait de l'analyse biodiversité – Annexe de la présente notice) 6
		: Synthèse des résultats de l'analyse Biodiversité (source : Fiche de synthèse de l'Analyse ité pour le périmètre Susette. GE-21, 2024)7
-	-	: Surface de pleine terre à l'état actuel et projeté (extrait de l'analyse biodiversité – Annexe de la notice)9
Fig	gure 5	: Schéma du système de noues et rétentions10
Fig	gure 6	: Concentration moyenne annuelle de PM10 (source : Rapport qualité de l'air 2023 – SABRA) 11
Fig	gure 7	: Immission de NO <sub>2</sub> pour l'année 2023 (source : SITG, 2024)12
Fig	gure 8	: État des lieux du contexte acoustique (source : SITG, 2024)14
		: Façade orientée (Extrait de l'Étude du bruit des avions et des formes urbaines, Eco-Acoustique
		) : Façade absorbante (Extrait de l'Étude du bruit des avions et des formes urbaines, Eco-Acoustique
-	,	: Façade diffusante (Extrait de l'Étude du bruit des avions et des formes urbaines, Eco-Acoustique 15

Introduction .......3

#### 1 INTRODUCTION

La coordination entre l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement est essentielle. Elle favorise une approche globale des défis écologiques et permet d'anticiper les attentes et besoins de manière synchrone à la planification des projets.

Le site de la Susette est situé dans l'une des rares zones encore peu urbanisées du Grand-Saconnex. Sa superficie de près de 15 ha représente une opportunité pour développer un quartier modèle en matière d'environnement.

À chaque étape de son développement, de la conception à l'exploitation, la réalisation d'un nouveau quartier engendre des impacts sur différents domaines de l'environnement. Pour minimiser ces impacts mais également améliorer certains états de référence lorsque cela est possible, il est nécessaire de prendre en compte des principes de promotion de la biodiversité, de mise en œuvre d'une gestion des eaux de ruissellement durable (infiltration, gestion à ciel ouvert, diversification, etc.) et de gestion rationnelle des ressources (sols, matériaux d'excavation, matériaux de construction, énergie, etc.). En combinant ces approches de manière coordonnée et systémique, il est possible de réaliser un quartier qui préserve et valorise l'environnement.

Les paramètres environnementaux ont été soigneusement pris en considération lors de l'élaboration de l'image directrice du quartier de la Susette.

L'outil d'évaluation de la charte Quartier en Transition (cf. Annexe 2, chapitre I du Schéma directeur du Quartier de la Susette) a mis en exergue les points forts et les faiblesses de la variante retenue par rapport à l'existant.

Par ailleurs, à la demande du Canton et pour répondre au programme Nature en ville, les aménagements de la nouvelle image directrice ont été étudiés à l'aide du modèle « *Analyse biodiversité* ». La fiche de synthèse de cette analyse est annexée à la présente notice (*Annexe 1*).

#### 2 ANALYSE ET ENJEUX

#### 2.1 Biodiversité

#### 2.1.1 Diagnostic initial

Le périmètre actuel est essentiellement composé de grandes cultures agricoles présentant une faible diversité biologique. Le secteur comprend également des milieux largement anthropisés tels que du gazon et massifs entretenus, des prairies artificielles intensives et des bosquets arborés urbains, éparpillés çà et là entre le bâti existant.

La Voie-des-Moëns bénéficie toutefois d'un alignement d'arbres intéressant, mais déconnecté des surfaces boisées proches de la route François-Peyrot ou des divers parcs situés au sud et à l'est. L'ensemble de ces paramètres montre que la matrice de l'infrastructure écologique actuelle est de faible qualité et que l'indice de naturalité peut être amélioré.

Coincée entre Palexpo, l'autoroute et la route de Ferney, le site présente peu de connexions biologiques avec les entités naturelles alentour. Il y a toutefois un potentiel d'amélioration avec l'arrivée du tramway sur la route de Ferney. L'aménagement paysager de cet axe devrait permettre, dans une certaine mesure, d'esquisser de nouvelles continuités. Un des objectifs du présent schéma directeur est de permettre des amorces de connexion avec les entités naturelles proches et de favoriser la connectivité au sein même de la poche.

La Voie-des-Moëns comporte quatre sites prioritaires spécifiques aux insectes, certainement délimités en raison de la présence d'espèces de coléoptères protégés tel que le Grand capricorne qui apprécie particulièrement les vieux chênes. La préservation de ces grands arbres sera une priorité dans le développement des futurs projets.

Par ailleurs, l'aile côté Jura du centre de voirie, horticole et de secours (CVHS) est un site prioritaire associé aux chiroptères. Le déplacement du centre et le développement urbain du quartier entrainera la destruction de leur habitat ainsi que la diminution de leur zone de chasse. L'arborisation, la mise en place de nichoirs ou encore la création d'espaces dégagés seront essentiels à la préservation de ces mammifères protégés.

Le périmètre de la Susette a été étudié au moyen de l'outil « *Analyse Biodiversité* » (*Annexe 1*), développé par le bureau GE-21. Le principe de cette étude est de considérer les enjeux liés à la biodiversité dès les stades précoces des projets d'aménagement urbain. Un système de notation permet d'évaluer les enjeux et des objectifs à atteindre sont fixés.

L'état actuel et projeté sont comparés d'après l'évaluation de 8 indicateurs :

- Naturalité des milieux
- Diversité des milieux
- Proportion des surfaces de pleine terre
- Taux de conservation de la pleine terre
- Taux de couverture de canopée
- Taux de conservation de la canopée
- Accessibilité aux espaces verts
- Fonction de déplacement de la faune

L'analyse de GE-21 considère le périmètre actuel comme de faible qualité pour la biodiversité. Toutefois, elle démontre un certain potentiel de reconstitution pour le déplacement de la faune.

La naturalité du site actuel, noté 2.19, ne respecte par l'objectif fixé à 3. La surface de canopée ne représente actuellement que 7.5% du périmètre.

En revanche le site, possédant une large parcelle non construite, présente une proportion de pleine terre intéressante de 48.7%. La diversité des milieux actuels est juste suffisante pour répondre à l'objectif de 1.5 fixé par l'outil.

#### 2.1.2 Analyse du concept

À l'état projeté, le taux de canopée devrait atteindre une surface de 50'300 m², soit environ 30% de la surface du quartier de la Susette. Pour cela plus de 900 arbres, choisis parmi les essences résistantes au changement climatique et favorables au développement de dendro-habitats, seront plantés sur le périmètre.

Une continuité écologique principale sera ainsi créée entre la rue François-Peyrot et les divers parcs via une large bande densément arborée qui longera l'hôtel Hilton puis la Voie-des-Moëns. Des continuités secondaires moins denses se dessineront autour des cœurs d'ilots plantés, de l'arborisation des rues, des noues et des bassins.



Figure 7 : a) Canopée actuelle

b) Conservation de la canopée projetée

Figure 1 : Canopée à l'état actuel et projeté (extrait de l'analyse biodiversité – Annexe de la présente notice)

Les toitures végétalisées représenteront une surface d'environ 17'000 m².

La variété des milieux projetés, tels que prairies, milieux forestiers, humides ou pionnier, contribuera à favoriser le développement d'une plus grande biodiversité.

Les résultats de l'analyse selon Quartier en Transition montre une amélioration significative de l'infrastructure écologique par rapport à l'existant (> 150%).

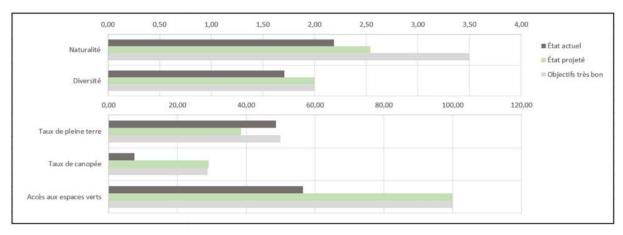
En ce qui concerne l'analyse biodiversité de GE-21, le projet montre une amélioration pour tous les indicateurs exceptés pour la proportion de pleine terre (cf. chapitre Sols). La naturalité projetée est considérée comme satisfaisante, elle se rapproche de l'objectif mais reste en dessous de la note de 3.



Figure 2 : Canopée à l'état actuel et projeté (extrait de l'analyse biodiversité – Annexe de la présente notice)

L'objectif de conservation de 100 % de la canopée n'est pas respecté, le périmètre étant très peu arboré actuellement, les abattages pourtant peu nombreux font chuter drastiquement le score. Une partie des arbres seront notamment abattus dans le cadre des projets du tram et du PS Pavillon.

Toutefois, il est important de souligner que la couverture de canopée projetée dépasse l'objectif considéré comme « très bon ». Cette notation « très bon » est également atteinte pour la diversité des milieux et l'accessibilité aux espaces verts.



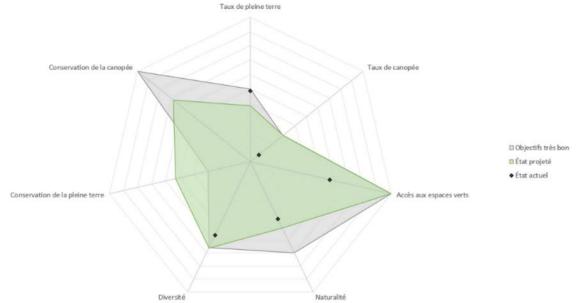


Figure 3 : Synthèse des résultats de l'analyse Biodiversité (source : Fiche de synthèse de l'Analyse Biodiversité pour le périmètre Susette. GE-21, 2024)

#### 2.1.3 Recommandations

L'augmentation des surfaces de milieux favorables permettrait d'améliorer la naturalité du site. Il pourrait être intéressant de créer des zones de pelouse mi-sèches (*Mesobromion*), des surfaces de prairies fleuries extensives ou d'augmenter les surfaces de zones humides. Les bandes densément arborées seront constituées de plusieurs strates et d'une lisière.

Par ailleurs, la mise en place de mesures ciblées sur la faune présente dans le secteur telles que des nichoirs, murgiers, tas de bois ou autres structures propices sera nécessaire. En effet, les nombreux arbres plantés et milieux créés mettront plusieurs années à développer une bonne qualité écologique.

#### 2.2 Sols

#### 2.2.1 Diagnostic initial

La préservation des sols revêt une importance significative pour la conservation de la biodiversité, la régulation hydrologique ou encore le stockage du carbone, contribuant ainsi à assurer la durabilité des écosystèmes et à atténuer les effets du changement climatique.

Le périmètre de Susette comporte actuellement 68'000 m² de sols dont la majorité constitue une grande surface de sols agricoles (SAU), d'environ 5 ha. Les sols naturels représentent ainsi un ratio de 48.7 % du périmètre étudié.

Des étudiant·e·s de l'HEPIA ont eu l'opportunité de réaliser un projet d'étude sur la conception du parc agro-urbain. Les diverses analyses qu'ils ont effectuées ont révélé une importante épaisseur de sols, une fertilité moyenne des sols agricoles ainsi que des taux en polluants satisfaisants. Les propriétés physico-chimiques des sols semblent propices à la conception d'un parc agro-urbain tout comme au développement de grandes surfaces densément arborées.

Le développement territorial entrainera toutefois une perte importante de sols et de surfaces perméables. La conservation d'un maximum de pleine terre, malgré l'urbanisation du site, est un des objectifs principaux du schéma directeur.

#### 2.2.2 Analyse du concept

À l'état projeté, la surface de pleine terre représentera environ 48'700 m², soit une perte nette de sols naturels d'un peu plus de 20'000 m². Le ratio de pleine terre représentera alors 38.5% de la surface du périmètre, ce qui est proche de l'objectif de 40%.

L'objectif de conservation de la pleine terre, défini par l'analyse biodiversité à 30% des sols en place, est atteint avec plus de 53% de pleine terre conservée.

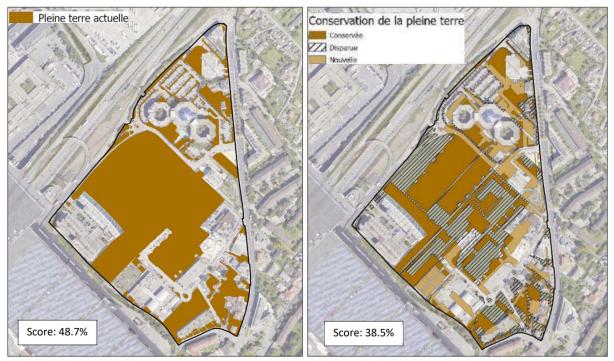


Figure 6 : a) Pleine terre actuelle

b) Conservation de la pleine terre projetée

Figure 4 : Surface de pleine terre à l'état actuel et projeté (extrait de l'analyse biodiversité – Annexe de la présente notice)

#### 2.2.3 Recommandations

Une réflexion poussée devra être menée lors des diverses phases de projet afin de valoriser un maximum de sols décapés sur le site de la Susette.

Une attention particulière sera portée sur la minimisation des emprises des bâtiments et des revêtements imperméables. Un tel effort pourrait permettre de récupérer la surface manquante (1.5%) pour atteindre l'objectif de 40% fixé pour le ratio de pleine terre.

#### 2.3 **Eaux**

#### 2.3.1 Diagnostic initial

Situé en secteur B de protection des eaux souterraines, le quartier de la Susette ne présente pas d'enjeu majeur pour la protection des eaux souterraines compte tenu des faibles profondeurs des terrassements envisagés. La présence de la nappe temporaire du Grand-Saconnex au niveau de la pointe nord ne permet toutefois pas d'exclure d'éventuelles venues d'eau en cas de terrassement dans le secteur. Il est à noter que si, lors de l'établissement du PLQ, il est décidé de mettre en place de la géothermie ou autres travaux spéciaux nécessitant des interventions pénétrant au-delà de la couche morainique protectrice, les restrictions du secteur Au de protection des eaux devront être appliquées.

L'écoulement naturel des eaux de surface s'effectue vers le nord-est où elles sont récupérées dans des collecteurs puis rejetées dans le Vengeron au nord de l'autoroute. Compte tenu de la nature limono-argileuse du sol, sa capacité de rétention est limitée. De plus, la capacité de rejet du site est fixée à 20 l/s/ha, avec un temps de retour de 30 ans.

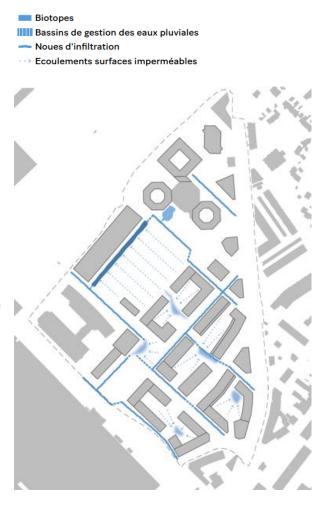
Dans l'optique de préserver le Vengeron et de respecter les contraintes de rejet du PGEE, il est nécessaire de concevoir des systèmes de rétention et de favoriser l'infiltration lorsque cela est possible.

#### 2.3.2 Analyse du concept

Afin de gérer efficacement les eaux pluviales, des systèmes de noues seront prévues le long des rues du quartier. Ces noues permettront à l'eau de pluie de s'infiltrer progressivement dans le sol ou de rejoindre des zones végétalisées inondables conçues pour servir de rétention lors des fortes précipitations. Les noues offrent l'avantage d'agir comme filtre naturel pour les eaux, tout en fournissant des habitats et un biotope pour certaines espèces de petite faune qui apprécient les zones humides.

La gestion des eaux par infiltration participera également à réduire les ilots de chaleur urbains, limiter la surcharge des réseaux d'assainissement et recharger la nappe superficielle présente. En effet, l'humidité créée par les noues contribuera à rafraichir l'environnement local, à maintenir la végétation ainsi qu'à préserver la biodiversité. Un entretien approprié en phase d'exploitation permettra de maintenir l'équilibre écologique des noues et d'éviter les phénomènes d'eaux stagnantes.

Il est à noter que les surfaces de toitures végétalisées participeront également à la rétention des eaux pluviales lors des fortes précipitations.



#### 2.3.3 Recommandations

Des synergies sont possibles pour la gestion des eaux pluviales avec les fosses de plantation des projets du tram et du pont Pavillon qui bordent directement le quartier de la Susette. Lors des phases ultérieures, il sera intéressant d'en tenir compte pour concevoir les systèmes d'évacuation des eaux.

#### 2.4 Air et climat

#### 2.4.1 Diagnostic initial

Les scénarios climatiques CH2018, élaboré par le NCCS en collaboration avec MétéoSuisse, l'EPF Zurich et le C2SM, mettent en évidence les impacts du changement climatique sur la santé, les catastrophes naturelles, et les altérations de la biodiversité, des ressources naturelles et de la production alimentaire. L'urbanisation contribue intrinsèquement à l'intensification de ces effets, notamment en raison de la minéralisation des surfaces, du manque de végétation, et de la production de chaleur associée aux activités humaines, créant ainsi des ilots de chaleur urbains.

Les principaux polluants atmosphériques sont les gaz à effet de serre, les particules fines et le dioxyde d'azote qui contribuent à la dégradation de la qualité de l'air. L'Ordonnance sur la protection de l'air

(OPair) impose des limites d'immission pour le dioxyde d'azote et les particules fines afin de protéger la qualité de l'air.

Le quartier de la Susette se situe à proximité de l'aéroport International de Genève, de l'autoroute N01 et de la route de Ferney, dont les transports routiers et aériens sont d'importants émetteurs de polluants atmosphériques. Si le trafic individuel motorisé sera prochainement réduit sur la route de Ferney avec le développement du tramway, le trafic de l'autoroute et de l'aéroport augmentera certainement dans les décennies à venir. Il faut cependant noter que les immissions de  $NO_2$  dans le périmètre sont comprises entre 18 et 27  $\mu$ g/m³ soit en dessous des 30  $\mu$ g/m³ fixée par l'OPair, pour l'année 2023. La station ROPAG de Meyrin a, quant à elle, enregistré en 2023 une valeur annuelle de 13  $\mu$ g/m³ pour les PM10, respectant la limite de 20  $\mu$ g/m³ imposée par l'OPair. Ces valeurs sont en réalité moindres que celles du centre-ville de Genève.

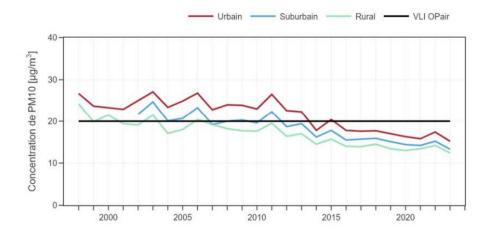


Figure 6 : Concentration moyenne annuelle de PM10 (source : Rapport qualité de l'air 2023 – SABRA)

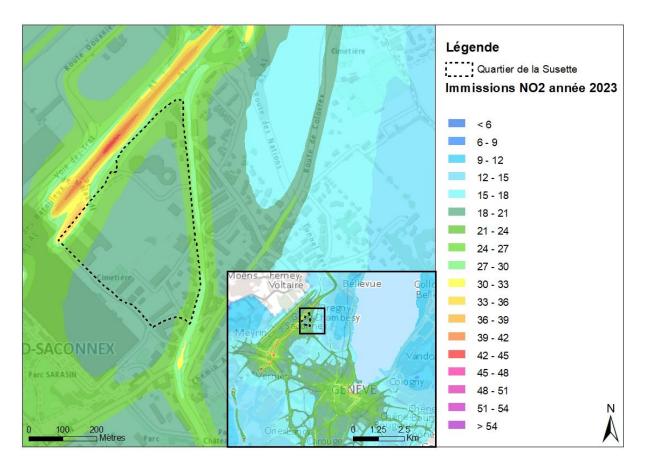


Figure 7: Immission de NO<sub>2</sub> pour l'année 2023 (source: SITG, 2024)

#### 2.4.2 Analyse du concept

L'urbanisation du quartier de la Susette contribuera à augmenter les effets d'ilots de chaleur. Cet enjeu est néanmoins pris en considération dans l'élaboration de l'image directrice afin d'en limiter les effets néfastes.

Les nombreuses plantations d'arbres ainsi que la prise en compte de l'albédo dans la conception des milieux urbains doivent permettre de fournir d'une part de l'ombre et une évapotranspiration permettant un certain rafraichissement et d'autre part un contrôle sur le réchauffement local. De plus, la gestion des eaux pluviales par des systèmes de noues et de bassins permettra de créer des zones humides, de favoriser l'infiltration et de préserver la végétation lors des périodes de forte chaleur. Les toitures végétalisées, la réduction des surfaces imperméables, la prise en compte des vents dominants dans le positionnement des bâtiments ou encore l'utilisation de matériaux à fort albédo participeront également à la lutte contre les ilots de chaleur.

Le développement du futur quartier s'emploiera à limiter les émissions supplémentaires de polluants atmosphériques grâce à l'utilisation de sources d'énergies peu émettrices en GES, oxyde d'azote ou particules fine, ainsi qu'en favorisant la mobilité douce au détriment du TIM.

#### 2.4.3 Recommandations

L'utilisation de matériaux durables tels que les bétons à faible teneur en carbone, le bois certifié FSC ou encore les matériaux recyclés devront être préférentiellement utilisés pour réduire l'impact carbone du projet.

Le choix de peintures et de couleurs de revêtements à fort albédo permettra de réduire l'absorption de chaleur et donc de lutter contre les effets d'îlots de chaleur.

La qualité de l'air à l'intérieur des bâtiments sera garantie par :

- le choix de matériaux (bois, isolants, revêtement de sol) naturels, avec un minimum de solvants contenant des composés organiques volatiles ;
- le choix de matériaux et produits comportant des certifications ou labels écologiques ;
- un système de ventilation efficace.

#### 2.5 Bruit

#### 2.5.1 Diagnostic initial

Le quartier de la Susette est classé en degré de sensibilité au bruit III (DS III). Les valeurs limites d'exposition associées à ce type de secteur doivent être respectées pour toute nouvelle installation (art. 7 OPB). Il est a noté que les degrés de sensibilité seront adaptés en fonction des affectations prévues lors de l'élaboration du PLQ.

Le périmètre d'étude est exposé au bruit du trafic autoroutier et au bruit du trafic aérien, en provenance du nord-ouest. Le trafic routier de la route de Ferney sera quant à lui considérablement réduit par l'aménagement du tram. Les exigences de l'article 31 OPB s'appliqueront pour le PLQ, les mesures constructives et la disposition des locaux à usage sensible devront donc permettre le respect les valeurs d'immission.

Le trait rouge sur la *Figure 8* constitue la limite au-delà de laquelle une affectation mixte est possible. Au nord-ouest de celle-ci, seules les activités sont autorisées en raison du bruit aérien.

La protection du site contre les nuisances sonores de l'autoroute et de l'aéroport est considérée comme un objectif majeur du développement du quartier. En effet, en sus du bruit direct des avions, l'enjeux est également de lutter contre la réverbération des sons qui peuvent être très importants dans ce contexte.

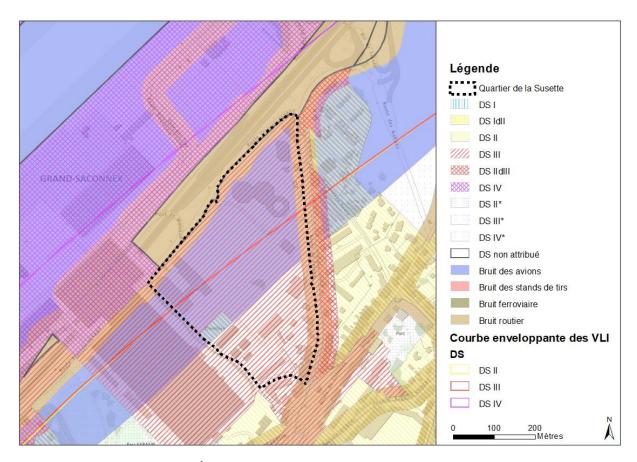


Figure 8 : État des lieux du contexte acoustique (source : SITG, 2024)

#### 2.5.2 Analyse du concept

La conception et le positionnement des bâtiments et de leur usage a été pensée pour répondre aux problématiques du bruit ambiant dans le quartier de la Susette.

Le bruit autoroutier sera ainsi coupé par le bâtiment construit le long de la route François-Peyrot. Ce bâtiment parallèle à l'autoroute jouera le rôle d'écran de protection.

Pour limiter l'impact du bruit causé par le trafic aérien, les logements seront situés dans la partie sud, en deçà de la courbe de bruit aérien. L'orientation des bâtiments sera pensée de manière à limiter les effets de réflexion. Les hauteurs des bâtiments seront augmentées au nord pour protéger les cœurs d'îlot du bruit. Les façades seront construites avec des matériaux à haute capacité d'absorption phonique pour limiter la réverbération du bruit, et les pieds des façades orientées nord-ouest seront végétalisés pour éviter la réverbération du bruit au sol. Dans le cas de l'impasse Colombelle, où des activités seront implantées, des marquises phono-absorbantes seront installées pour limiter la réverbération du bruit des avions et protéger les logements du bruit généré par ces activités.

Pour ce qui concerne le bruit généré par le quartier lui-même, l'architecture en îlots permettra de créer des espaces de calme avec un ambiance sonore atténuées vis-à-vis des places animées.

#### 2.5.3 Recommandation

Le rapport acoustique « Étude du bruit des avions et des formes urbaines » réalisé par le bureau Eco-Acoustique en 2018 dans le cadre du grand projet Vernier-Meyrin-Aéroport<sup>1</sup>, donne des

<sup>1</sup> https://www.ge.ch/node/10904

préconisations sur le positionnement des bâtiments ainsi que sur la forme et la matérialité des façades afin de limiter les réverbérations. Il est notamment recommandé, pour les réverbérations persistantes :

- de créer des façades orientées qui dirigeront les réflexions en l'air ;
- de créer des façades absorbantes qui, constituées de matériaux adaptés, absorberont les ondes et limiteront les réflexions ;
- de mettre en place des façades diffusantes qui répartiront les réflexions dans l'espace et limiteront les concentrations.

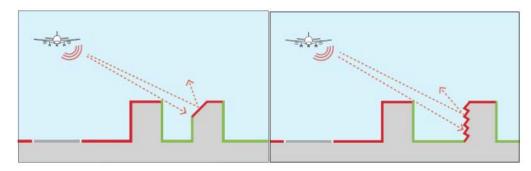


Figure 9 : Façade orientée (Extrait de l'Étude du bruit des avions et des formes urbaines, Eco-Acoustique 2018)



Figure 10 : Façade absorbante (Extrait de l'Étude du bruit des avions et des formes urbaines, Eco-Acoustique 2018)



Figure 11 : Façade diffusante (Extrait de l'Étude du bruit des avions et des formes urbaines, Eco-Acoustique 2018)

La combinaison de ces effets (réflexions, absorption et diffusion) devra être soigneusement étudiée lors de la conception des plans architecturaux des bâtiments.

## 2.6 Énergie

## 2.6.1 Analyse du concept

Le développement territorial du quartier de la Susette s'appuiera sur les recommandations du Plan Directeur de l'Energie et du Plan Directeur des Énergies de Réseaux qui détaillent les orientations de la politique énergétique cantonale en vue d'atteindre les objectifs fixés pour 2050.

Le concept énergétique territorial (CET) identifiera les ressources disponibles pour répondre aux besoins énergétiques des futurs projets dans un contexte territorial élargi. L'étude de la possibilité de raccorder le quartier au réseau GeniLac représente une piste intéressante pour assurer une fourniture durable de chaud et de froid aux bâtiments. De plus, il serait judicieux d'envisager des synergies avec des acteurs voisins tels que Palexpo ou l'aéroport.

L'utilisation de sources d'énergies renouvelables et la conception de bâtiments à haute performance énergétique figurent parmi les objectifs clés du présent schéma directeur.

Dans cette optique, une surface de 19'000 m² de toitures plates sera allouée à la production d'électricité photovoltaïque.

Le quartier répondra aux standards Très Haute performance Énergétique (THPE). Les bâtiments existants rénovés ainsi que les nouvelles constructions se caractériseront par leur faible consommation en énergie, leur autonomie partielle en énergie renouvelable et leur faible émission en GES, tant lors de la construction que lors de l'exploitation du quartier.

#### 2.6.2 Recommandations

Certains principes de l'écologie industrielle pourraient être étudiés lors de la conception du PLQ dans le but de développer des synergies au sein du quartier mais également avec les quartiers et structures avoisinantes. La mutualisation des flux (énergie, transports, services, etc.) peut permettre une économie d'énergie non négligeable et contribuer à l'implication des habitants le développement d'initiatives durables pour le quartier.

## 2.7 Accidents majeurs

#### 2.7.1 Diagnostic initial

Le quartier de la Susette est encadré l'autoroute A1 et la route de Ferney. La route de Ferney a été récemment déclassée suite au projet d'aménagement du nouveau tramway, elle n'est donc plus soumise à l'Ordonnance pour la protection contre les accidents majeurs (OPAM). L'autoroute A1 est en revanche considérée comme une route de grand transit, sous la juridiction de l'OPAM. Des mesures ont été envisagées lors de l'élaboration de l'image directrice.

#### 2.7.2 Analyse du concept

Aucun établissement sensible ne sera construit dans les périmètres de protection. La crèche, l'école et l'EMS seront positionnés à plus de 100 m de l'axe OPAM.

#### 2.7.3 Recommandations

Des mesures de protection seront étudiées lors du développement des projets, notamment l'adaptation des façades et des fenêtres au sein des zones à risque pour le bâtiment écran parallèle à l'autoroute.

#### 3 CONCLUSION

Le périmètre actuel, principalement constitué de grandes cultures agricoles et d'espaces fortement anthropisés, présente une faible diversité biologique et des connexions limitées avec les entités naturelles environnantes. L'amélioration envisagée par le schéma directeur inclut la plantation d'un grand nombre d'arbres, la création de continuités écologiques, et des mesures spécifiques pour protéger les habitats faunistiques, visant à renforcer la biodiversité et la connectivité écologique.

La préservation des sols est cruciale pour la biodiversité, la régulation hydrologique et le stockage du carbone. L'urbanisation du périmètre de la Susette entraînera une perte notable de sols naturels, réduisant la surface de pleine terre à 38.5%, ce qui reste proche des 40% recommandés. Une réflexion poussée a été menée sur la minimisation de l'impact des constructions et la conservation des sols qui devront rester un objectif prédominant lors des étapes ultérieures.

Bien qu'en secteur B de protection des eaux souterraines, les systèmes de rétention et d'infiltration sont intéressant pour gérer les eaux de surface en raison de la faible capacité de rétention des sols limono-argileux. Le projet prévoit l'installation de noues le long des voies pour permettre l'infiltration des eaux pluviales, réduire les îlots de chaleur urbains, et soutenir la biodiversité locale, tout en respectant les contraintes de rejet.

L'urbanisation intensifie les effets du changement climatique, notamment à cause de la minéralisation des surfaces et du manque de végétation, créant des îlots de chaleur urbains et aggravant la pollution atmosphérique. Le développement du quartier de la Susette prévoit de nombreuses plantations d'arbres, des systèmes de noues et des toitures végétalisées pour atténuer les îlots de chaleur, réduire les émissions de polluants et améliorer la qualité de l'air, tout en favorisant la mobilité douce et l'utilisation de matériaux durables.

Le futur quartier, touché par le bruit du trafic autoroutier et aérien, devra respecter les valeurs limites d'exposition au bruit pour toute nouvelle installation. Il est prévu des aménagements spécifiques pour réduire les nuisances sonores, tels qu'un édifice écran contre le bruit autoroutier ou le positionnement des bâtiments et l'aménagements adapté des façades contre le bruit aérien.

Le développement énergétique du quartier de la Susette suivra les recommandations des plans directeurs cantonaux pour atteindre les objectifs de 2050, incluant l'utilisation de sources d'énergies renouvelables et des bâtiments à haute performance énergétique.

Le risque OPAM est considéré comme maitrisé.

## 4 ANNEXE

Annexe 1 : Analyse biodiversité du quartier de la Susette. GE-21, juin 2024



## **Annexe 1**

Analyse biodiversité du quartier de la Susette. GE-21, juin 2024

Fiche de synthèse : Périmètre Susette

#### Fiche de synthèse d'Analyse Biodiversité pour le périmètre Susette

#### Juin 2024 - version 1

Analyse Biodiversité est un outil développé par GE-21 dans le but de permettre une meilleure considération des enjeux de conservation de la biodiversité dans les stades précoces de la planification des projets d'aménagement. Il permet d'évaluer la qualité environnementale d'un site de développement urbain à l'état actuel (avant-projet) ainsi qu'à l'état projeté, et de comparer différentes variantes de projets d'aménagement d'après la valeur de 8 indicateurs synthétiques. Ces indicateurs décrivent la qualité de la biodiversité et des services écosystémiques du site sous différents aspects : (i) La naturalité des milieux ; (ii) La diversité des milieux ; (iii) La proportion de surfaces de pleine terre ; (iv) Le taux de conservation de pleine terre ; (v) Le taux de couverture de canopée ; (vi) Le taux de conservation de la couverture de canopée ; (vii) L'accessibilité aux espaces verts, calmes et frais ; (viii) La fonction de déplacement de la faune.

L'outil s'articule en trois phases :

- 1) Une étape de visualisation et d'identification à plus large échelle des enjeux et des zones de haute qualité pour la biodiversité. L'objectif est d'dapter le périmètre du projet en fonction des conflits et opportunités identifiés au sein et autour d'un site donné.
- 2) Une étape d'évaluation à l'échelle locale des variantes d'aménagements à l'aide des 8 indicateurs synthétiques. L'objectif est de quantifier différents aspects de la valeur d'un site pour la biodiversité à l'état actuel et projeté grâce à chaque indicateur, et vérifier l'atteinte des seuils fixés.
- 3) Une étape de synthèse générale des 8 indicateurs

fiche synthèse accompagnée d'un tableau de bord Excel Cette de est (« Susette\_Analyse\_biodiversite\_tableau\_de\_bord\_v1.xlsx ») qui a permis de calculer les statistiques pour chaque indicateur. Il permet aussi de simuler des modifications potentielles de surface pour voir l'impact sur les indicateurs. Elle est également accompagnée d'un document explicatif des calculs d'indicateur et de l'échelle de notation (« Echelle de notation et calculs des indicateurs - v1 ») et de la notice d'utilisation de l'outil (« Analyse\_Biodiversité\_Notice\_d'utilisation\_20231127 ») qui permet d'avoir une vision complète du fonctionnement des outils.

Mandant: Ecotec

**Réalisation**: GE-21

Personnes de contact : Tess Figols (022 379 08 98 – tess.figols@unige.ch) et Martin Schlaepfer (022

379 0801 – martin.schlaepfer@unige.ch)



Fiche de synthèse : Périmètre Susette

#### 1. <u>Visualiser les enjeux environnementaux :</u>

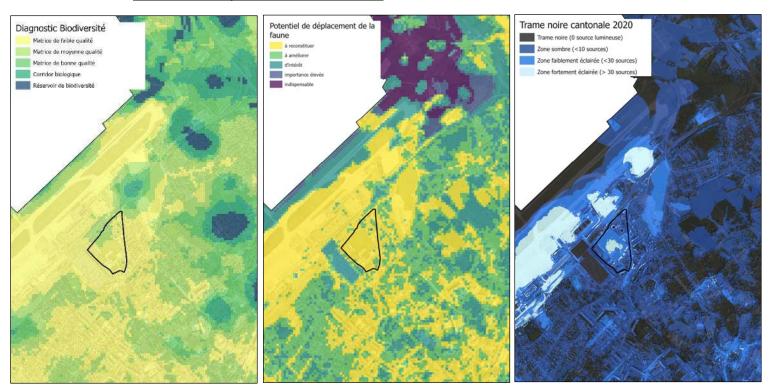


Figure 1 : a) Diagnostic Biodiversité

b) Modèle de connectivité

c) Trame noire et continuum nocturne

Le projet se situe dans une zone de faible/moyenne qualité dans le diagnostic biodiversité. Néanmoins, il se situe dans une zone qui a un potentiel de reconstitution pour le déplacement de la faune. Une diagonale naturelle se dessine entre le nordest et le nord-ouest, partiellement coupé en lisière du périmètre. Cette zone peut être laissée au plus naturelle afin de favoriser le déplacement de la faune, tout comme la zone sud qui favoriserait la continuité du déplacement de la faune. Une attention particulière peut être amenée grâce à des microstructure comme des haies, des trous dans les grillages, etc... La zone ne se situe pas dans la trame noire. Un faible éclairage de la zone sud pourrait toutefois favoriser une continuité pour la faune nocturne vers l'est (du Parc Sarrasin au Parc les Délices).

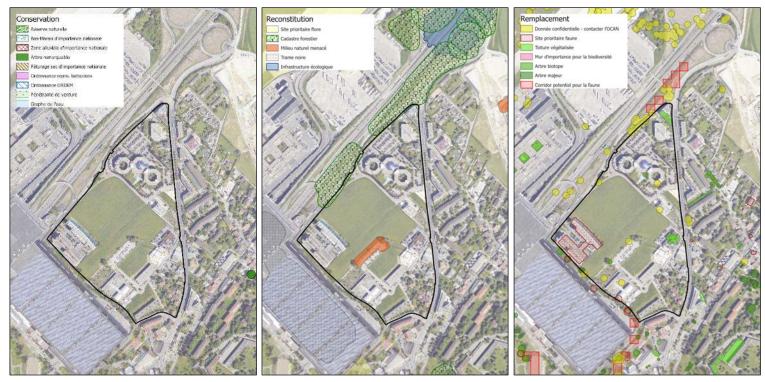


Figure 2 : a) Composantes à conserver

b) à conserver ou reconstituer

c) à conserver, reconstituer ou remplacer



Le projet ne comprend aucun élément de biodiversité à conserver, c'est-à-dire comprenant des valeurs de biodiversité importante et difficilement remplaçable. Néanmoins, une petite partie de la zone forestière à l'ouest du périmètre rentre légèrement dans la zone du projet et est inscrite au cadastre forestier. Si une atteinte technique est faite, elle doit être réparée à la fin de l'intervention avec la reconstitution du même type de biotope à la même place, et sur une surface équivalente. Il en est de même pour un milieu naturel menacé (milieu rudéral) qui se trouve à la lisière ouest du parking actuel. Concernant les éléments de biodiversité à remplacer, l'Hôtel Hilton est un site prioritaire pour le Martinet noir (en attente de confirmation auprès du COR de Genthod pour 2024). Il faudrait donc recréer qualitativement un biotope du même type si le bâtiment n'était pas conservé tel quel. Il en est de même pour les différentes toitures végétalisées. Un arbre majeur se situe aussi dans le périmètre et est à remplacer si dégradation. De nombreuses données confidentielles sont présentes dans le périmètre, correspondantes à des relevés d'oiseaux mais qui ne sont pas des espèces menacées.

#### 2. Evaluer le projet :

#### Carte des aménagements actuels et projetés

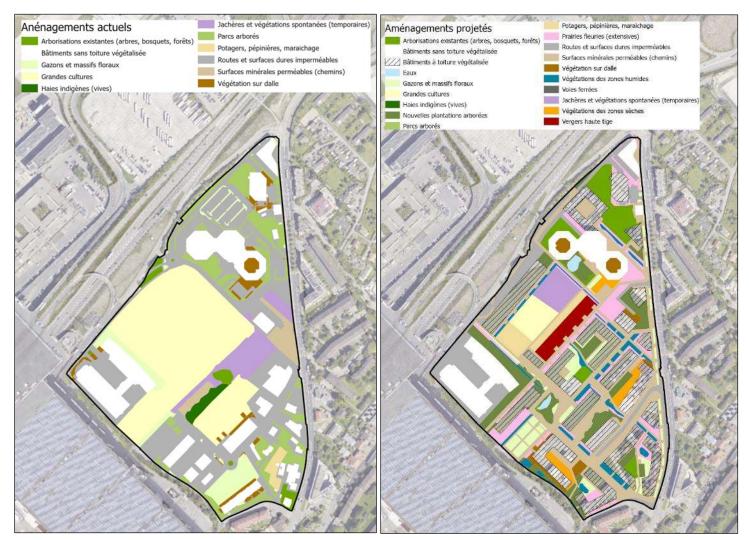


Figure 3 : a) Aménagements actuels

b) Aménagements projetés

Création d'une zone bâtie sur une majorité du périmètre avec un îlot de milieux naturels à l'ouest (potagers, vergers, etc).

Fiche de synthèse : Périmètre Susette 18/07/2024

#### **Calcul des indicateurs:**



Figure 4 : a) Naturalité actuelle

b) Naturalité projetée

#### **OBJECTIF NATURALITÉ: 3**

#### **INTERPRÉTATION:**

Le projet améliore la naturalité mais pas suffisamment pour atteindre l'objectif. La zone sud est largement dominée par des chemins et des bâtiments.

#### **LEVIERS D'ACTION:**

Augmenter les surfaces des milieux qui ont un score haut de naturalité (voir p12 de la notice d'utilisation). Favoriser les chemins perméables aux surfaces dures imperméables (favorise également la pleine terre).





Figure 5 : a) Diversité actuelle

b) Diversité projetée

#### **OBJECTIF DIVERSITÉ: 1.5**

#### **INTERPRÉTATION:**

Le projet augmente la diversité des milieux en incluant les 8 types de milieux favorables à la biodiversité. L'objectif de diversité est largement atteint.

#### **LEVIERS D'ACTION:**

Χ





Figure 6 : a) Pleine terre actuelle

b) Conservation de la pleine terre projetée

#### **OBJECTIF PLEINE TERRE: 40% / OBJECTIF CONSERVATION DE LA PLEINE TERRE: 30%**

#### INTERPRÉTATION :

La densification de la zone amène à une réduction de la surface de pleine terre et sa proportion est légèrement en dessous du seuil fixé pour la zone. Toutefois l'objectif de conservation de la pleine terre est atteint avec 53,11% de pleine terre conservée.

#### **LEVIERS D'ACTION:**

Réduire au maximum l'emprise des bâtiments et du sous-sol (par exemple les végétations sur dalles). Les routes et surfaces durs imperméables peuvent être remplacées par des surfaces minérales perméables. Cela amènerait une augmentation de la naturalité également (ex : chemin en terre battue).





Figure 7 : a) Canopée actuelle

b) Conservation de la canopée projetée

#### **OBJECTIF CANOPÉE: 24% / OBJECTIF CONSERVATION DE LA CANOPÉE: 100%**

#### INTERPRÉTATION :

L'objectif de la surface de canopée projetée est atteint dans la zone. Malgré la conservation des alignements aux abords des bâtiments au nord de la zone, et plus généralement de la conservation de 68,3% de la canopée existante, l'objectif de conservation n'est pas atteint. De plus, les arbres de la zone ouest appartenant au cadastre forestier sont enlevés alors qu'ils devraient être conservés ou reconstitués si atteinte technique.

#### LEVIERS D'ACTION :

Conserver au maximum l'existant de qualité car les nouvelles plantations vont prendre plusieurs années avant d'atteindre leur canopée finale. Conserver les arbres au nord-ouest qui font partie du cadastre forestier.



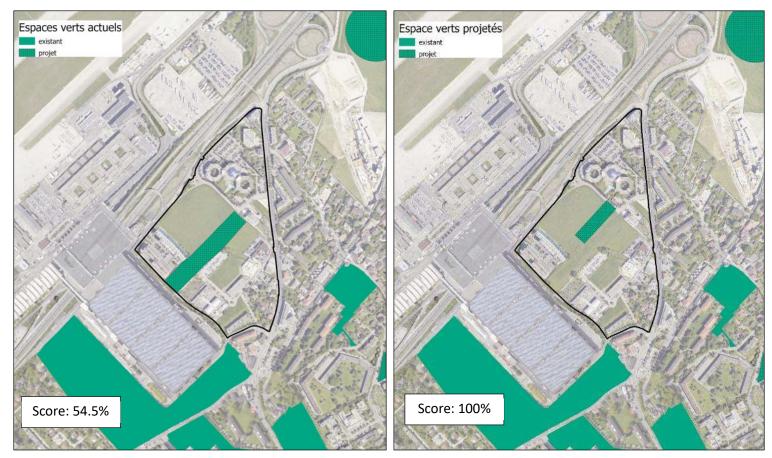


Figure 8 : a) Espaces verts actuels

b) Espaces verts projetés

#### **OBJECTIF ACCESSIBILITÉ: 100%**

#### **INTERPRÉTATION:**

L'objectif d'accessibilité aux espaces verts est atteint grâce à la création d'un espace vert au sein de la zone. La zone du projet se situe à proximité de deux parcs existants : le Parc Sarrasin au sud-ouest et le Parc les Délices au sud-est. Un projet de parc se situe aussi au nord-est de la zone. Néanmoins, le parc projeté dans la zone est plus petit que celui initialement projeté et atteint tout juste 0.5ha en incluant la zone de prairies extensives au nord du futur parc. A noter que si cette zone à l'intérieur du périmètre n'est pas considérée comme un espace vert (car <0.5ha ou pas accessible aux habitants pour se délasser au calme et au frais), le score chute à 33% d'accessibilité, n'atteignant plus l'objectif.

#### **LEVIERS D'ACTION:**

Garantir l'accès au verger haute tige et potagers qui constituent le nouvel espace vert du projet. Ce lieu doit avoir une fonction de délassement (au calme et au frais) pour les habitants du quartier. De plus il faut veiller à ne pas réduire la zone, voir tenter d'agrandir la partie accessible aux habitants pour qu'elle soit bien considérée comme un espace vert.

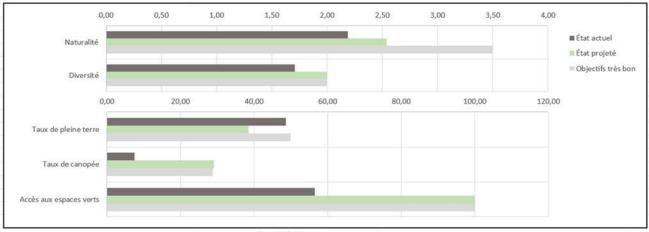


Fiche de synthèse : Périmètre Susette 18/07/2024

#### 3. Synthèse:

	NATURALITE	DIVERSITE	PLEINE TERRE %	CANOPEE %	ACCES ESPACES VERTS %	CONNECTIVITE FAUNE	AMELIORATION IE
AVANT	2.19	1.71	48.66	7.45	56.46		
APRES	2.54	2.00	38.46	29.11	100	Insatisfaisant	Satisfaisant
Conservation			53.11	60.32			
Echelle de notation : Ron Satisfaisant Insatisfaisant							

Le projet montre une amélioration sur l'indicateur de diversité des milieux. Le seuil d'accessibilité aux espaces verts est également atteint. En revanche le taux de pleine terre est légèrement au-dessous du seuil de 40%, bien que le seuil de pleine terre conservée soit dépassé. Le seuil de canopée visé par la SAGe est atteint, néanmoins, s'agissant d'une zone très peu arborée actuellement, le seuil de conservation de la canopée existante n'est pas atteint. La connectivité de la faune n'ayant pas été pris en compte dans ce projet, l'indice est jugé insatisfaisant. A noter que cet indicateur est à titre indicatif et qu'il n'apparaitra plus dans les prochaines versions de l'outil à cause de sa complexité. Néanmoins, la zone a été identifié comme un potentiel de reconstitution pour le déplacement de la faune. La naturalité et l'amélioration de l'IE sont jugées satisfaisantes.



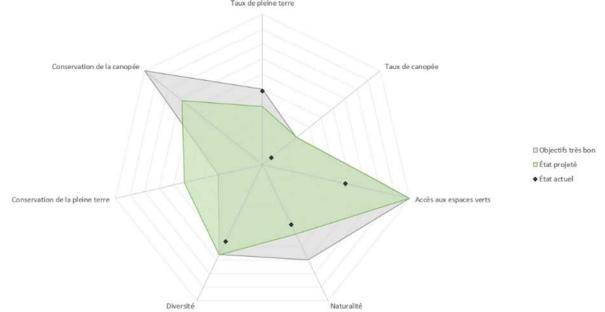
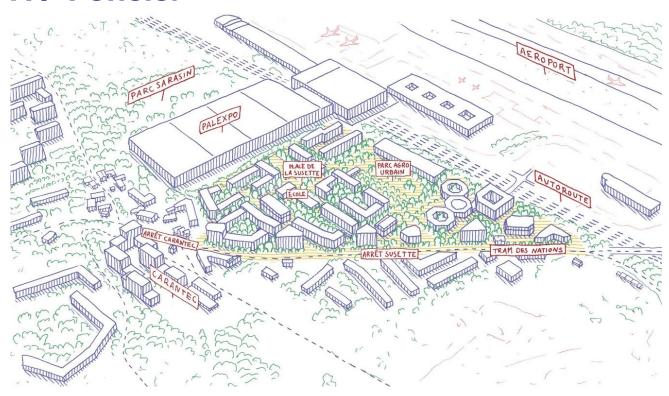
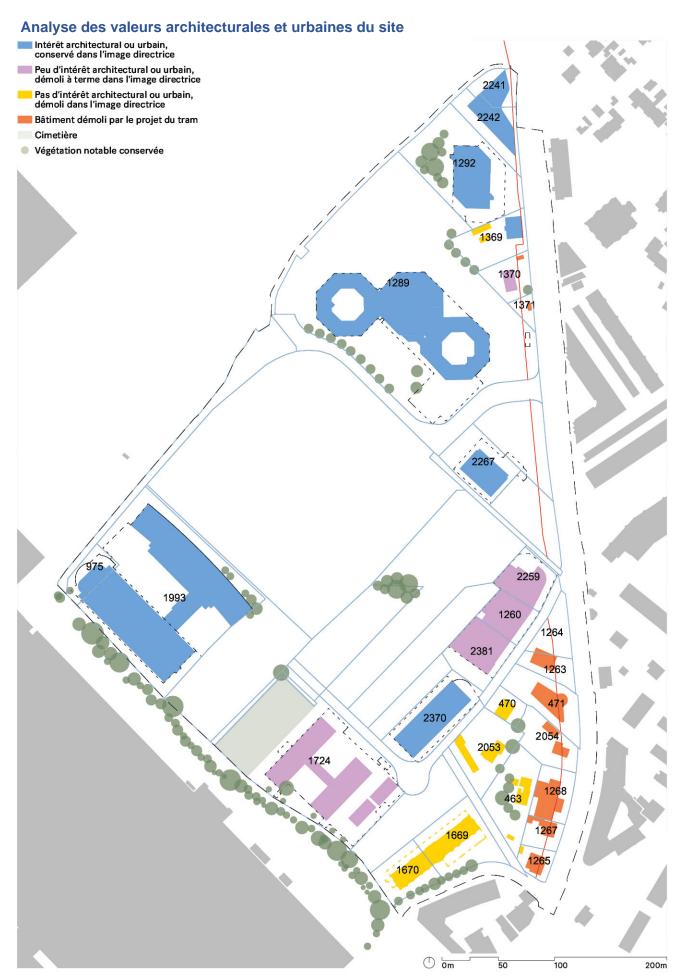


Schéma directeur « La Susette »

# IV. Foncier





### A. Evaluation du bâti existant

- La démolition des bâtiments sur les parcelles 471, 1263, 1264, 1265, 1267, 1268, 1371, 2054 sont prévues par le projet d'aménagement du tramway et n'ont pas été remise en question
- Barre de logement Jean Dutoit (n°1670 & 1669): Barre de logements relativement vétustes des années 90, peu de qualité architecturale ou urbaine. Le fondation Jean Dutoit a décidé de démolir ce bâtiment et d'en construire un nouveau dans le quartier.
- Maison (n°463): Petite maison de R+1+comble avec prolongement extérieur.
   La maison va se retrouver seule après la démolition des autres maisons sur la Route de Ferney et possède peu de qualité architecturale ou urbain. Son potentiel de densification est moindre à cause de son petit volume. Il est envisageable d'intégrer ce volume dans le cœur de l'îlot comme un espace d'activité.
- Maison (n°2053): Petite maison de R+1+combles avec prolongement extérieur, elle possède peu de qualité architecturale ou urbain. Son potentiel de densification est moindre à cause de son petit volume. La maison est démolie dans l'image directrice afin de de pouvoir construire un volume sur l'Impasse Colombelles.
- Box de garage (n°470): Petit volume de stationnement pour voitures, possédant aucune qualité architecturale ou urbain. Son potentiel de densification est moindre à cause de son petit volume. Le garage est démoli dans l'image directrice afin de de pouvoir construire un volume sur l'Impasse Colombelles.
- Centre de voirie, horticole et de secours (n°1724): Un volume R+1 en préfabriqué béton et un hall en construction légère métallique avec un parking sous-terrain. Peu de qualité architecturale ou urbaine. Son potentiel de densification ou de réhabilitation est moindre, dans l'image directrice il a été démoli afin de densifier la parcelle, le nouveau bâtiment s'insère sur l'emprise du parking existant à maintenir.
- Bâtiment d'activité (n°2370): Bâtiment en béton R+2 avec parking souterrain occupé par différentes activités tertiaires. La structure du bâtiment permet d'envisager une surélévation de 1 à 3 étages.
- Concessionnaire et garage Porsche (n°2381,1260 & 2259): Volume d'activité d'un étage en construction légère avec parking souterrain. Son potentiel de densification ou de réhabilitation est moindre. L'entreprise a prévu de déménager à terme. Dans l'image directrice, le parking existant est conservé et un nouvel immeuble est érigé au-dessus.
- Bâtiment d'activité (n°2267): Bâtiment R+2 avec parking souterrain occupé par différentes activités tertiaires. La structure du bâtiment permet d'envisager une surélévation de 1 à 3 étages.
- Hotel Hilton (n°1993 & 975): Hotel R+7 avec parking souterrain. La conversation du bâtiment et de l'affectation a été privilégiée dans le schéma directeur.
- Octagon (n°1289): Grand bâtiment d'activité tertiaire, R+4 à R+5 avec grand parking souterrain. Le propriétaire prévoit des agrandissements sur sa parcelle de sa surface d'activité. Le résultat des mandats d'étude parallèles (MEP) pour l'extension a été intégré à l'image directrice.

- Maison (n°1370): Maison R+1. Son potentiel de densification est moindre à cause de son petit volume. La maison est démolie dans l'image directrice afin de de pouvoir construire un volume d'activités.
- Ancienne douane (n°1369): Bâtiment R+2. Sa valeur patrimoniale est reconnue, le bâtiment est donc conservé.
- Bâtiments d'activité (n°1292): Bâtiment en béton R+2 avec parking souterrain occupé par différentes activités tertiaires. La structure du bâtiment permet d'envisager une surélévation de 1 à 3 étages. Une réaffectation du bâtiment est prévue en logement d'urgence.
- Bâtiments d'activité (n°2242 & 2241): Bâtiment en béton R+2 avec parking souterrain occupé par différentes activités tertiaires. La structure du bâtiment permet d'envisager une surélévation de 1 à 3 étages.

### B. Tableaux des droits à bâtir

### Report de droits à bâtir par parcelle

Le tableau ci-dessus précise la détermination des surfaces de terrain déterminante (STd), soit les surfaces de parcelle donnant des droits à bâtir.

			Surface de	Surface de		Surface de		Surface de			
No			terrain avant		DàB TRAM		Perte / ajout		Echanges de		Surface de Terrain
Parcelle	Propriétaire	Acquereur	TRAM	TRAM	en STd	Public	de STd	DDP	STd	Remarque	s déterminante STd
	M. Mme BARD	ATON DEVELOPPEMENT SA	2'215	2'215							2'215
	Mme BERCET - M. CHABRY JC	ATON DEVELOPPEMENT SA	591	591					-		591
	M. CHEVALLEY - AC IMMO SA	M. CHEVALLEY - AC IMMO SA	1'870	1'274	596				-	Echange droit à batir TRAM contre uen partie de la parcelle 1263	1'870
	HOIRIE TISSOT	HOIRIE TISSOT	579	579					-		579
	ETAT DE GENEVE	ETAT DE GENEVE	966	966				- 966		DDP en faveur de Strader (tous les DàB sont utilisés)	-
	HOIRIE TISSOT	HOIRIE TISSOT	31'354	31'354					-		31'354
	ORCHID AIRPORT CITY GE SA	ORCHID AIRPORT CITY GE SA	1'162	1'162					-		1'162
	Mme CORBOZ	ETAT DE GENEVE	803	-	803				-	Cession 596m2 parcelle 471 mais récupération de 596 m2 DàB parcelle 471	803
	Mme CORBOZ	ETAT DE GENEVE	1'028	-	1'028					+1028 m2 TRAM	1'028
	ETAT DE GENEVE	ETAT DE GENEVE	592	114	478					+478 m2 TRAM	592
	ETAT DE GENEVE	ETAT DE GENEVE	1'244	582	662					+662 m2 TRAM	1'244
	Mme DE ROSSI - MM. BOSSU M et A	FPLC	691	456	235					+235 m2 TRAM	691
	M. CHABRY R	FPLC	1'240	779	461					+461 m2 TRAM	1'240
	AXESS REAL ESTATE SA	AXESS REAL ESTATE SA	24'050	23'673	377					+377 m2 TRAM	24'050
	207 FERNEY SA	207 FERNEY SA	5'183	5'097	86					+86 m2 TRAM	5'183
	CONFEDERATION HELVE TIQUE	CONFEDERATION HELVE TIQUE	1'/88	1'651	13/					+13/ m2 IRAM	11/88
	MME PERROTIN DURET	MME PERROTIN DURET	1'062	746	316					+316 m2 TRAM	1'062
	MME PERROTIN DURET	MME PERROTIN DURET	317	92	225		217			+225m2 TRAM + 217m2 expropriation BUS	534
	DP Communal	DP Communal	864	864		- 864				DP = 0	-
	DP Communal	DP Communal	2'614	2'614		- 1'162			- 1'452	2395 m2 SP utilisé pour l'hotel -> DP =0	-
	DP Communal	DP Communal	3'312	3'312		- 3'312				DP = 0	-
	COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	REPUBLIQUE D'IRAK	2'525	1793	732				- 695	Report DàB parcelle 2268	1'830
	DP Communal	DP Communal	784	784		- 784				DP = 0	-
	LABARUM SA	LABARUM SA	3'248	3'248						4722 m2 SP utilisé pour l'hotel	386
	COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	209	209						304 m2 SP utilisé pour l'hotel	25
	DP Communal	DP Communal	270	270		- 32			- 238	393 m2 SP utilisé pour l'hotel -> DP =0	-
	Etat de Genève	FONDATION HBM JEAN DUTOIT	2'589	2'490	46					+46 +53 m2 TRAM	2'536
	Etat de Genève	FONDATION HBM JEAN DUTOIT	1'556	1'556							1'556
	HOIRIE TISSOT	HOIRIE TISSOT	6'159	6'159							6'159
	COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	10'442	10'442							10'442
	COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	2'964	2'964							2'964
	HOIRIE TISSOT	HOIRIE TISSOT	3'260	3'260						+ 298 m2 cession DP 1728	3'558
	HOIRIE TISSOT	HOIRIE TISSOT	8'264	8'264						+ 320 m2 cession DP 1728	8'584
	DP Communal	DP Communal	1'691	1'691		- 878			- 813	Cession DP Dab parcelle 1726+1727+2372 -> DP = 0	-
	DP Communal	DP Communal	389	389		- 389				DP = 0	-
	STRADER SA	STRADER SA	12'400	12'400				966	4'736	DàB récolté des parcelles 1435,1658, 1659, 1660	18'102
	M. DELMASTRO	ATON DEVELOPPEMENT SA	2'209	2'209							2'209
	Mme BERCET - M. CHABRY JC	ATON DEVELOPPEMENT SA	1'448	1'152	296					+ 296 m2 TRAM	1'448
	COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	903	792	111					+ 111m2 TRAM	903
	PPE FERNEY 211	PPE FERNEY 211	1'629	1'494	135					+ 135 TRAM	1'629
	ORCHID AIRPORT CITY GE SA	ORCHID AIRPORT CITY GE SA	1'394	1'394				-			1'394
	DP Communal	DP Communal	50	50		- 50				DP = 0	-
	BROTHERS UNITED SA	BROTHERS UNITED SA	2'068	2'068							2'068
	REPUBLIQUE D'IRAK	COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	2'071	1'435	636				695	636 TRAM + 695 Report DaB parcelle 1475 (IRAK)	2'766
	IMMOBILIERE CAPITAL SA	IMMOBILIERE CAPITAL SA	2724	2724							2'724
	HOIRIE TISSOT	HOIRIE TISSOT	1'207	1'207					195	+320 m2 cession DP 1728	1'402
	COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	1'881	1'881						DDP actuel avec 2045 m2 plancher construit	1'881
Total			157'859	150'446	7'360	- T471	217		•		150'552

Non comptabilisation des surfaces construites en dessu

- La 4e colonne reprend les surfaces des parcelles avant les expropriations liées au projet du tram pour information
- La 5e colonne mentionne les surfaces des parcelles après les expropriations
- La 6e colonne mentionne les reports de surface donnant des droits à bâtir conventionnées dans le processus de projet du tram
- La 7e colonne soustrait les surfaces en domaine public ne donnant pas de droit à bâtir
- La 8e colonne mentionne un ajout de surface donnant des droits à bâtir issu d'une convention liée au projet de bus
- La 9e colonne mentionne les surfaces en DDP utilisées pour la construction de l'hôtel Hilton
- La 10e colonne reprend d'autres échanges de droits à bâtir liés principalement à la création de domaine public. Les détails sont mentionnés dans la colonne de remarques.
- La 12e colonne totalise la surface de terrain déterminante qui sera utilisée pour déterminer les droits à bâtir par parcelle.

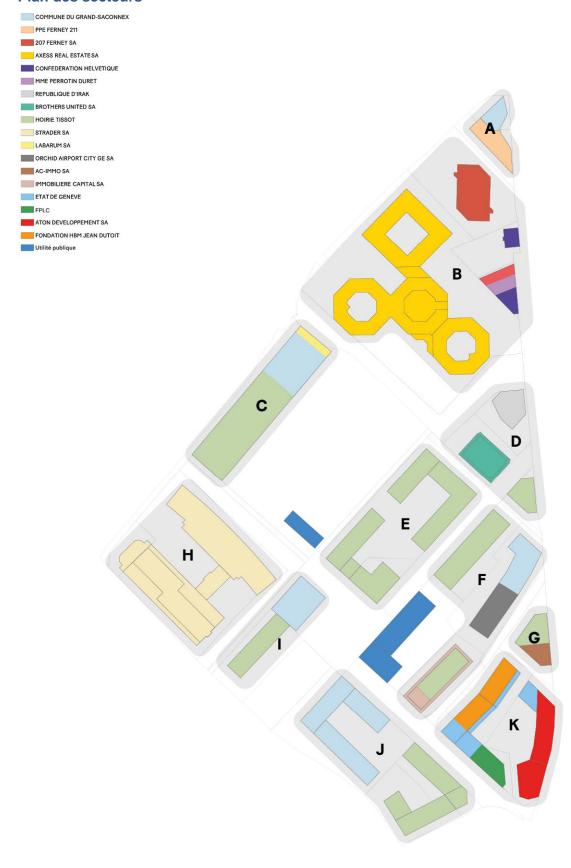
### Droits à bâtir et affectations par propriétaires

Le tableau ci-dessus précise les droits à bâtir par propriétaire/acquéreur et par affectation

	Surface de	Surface de								
	terrain avant	Terrain	SBP de Droits à	SBP totales		SBP à réaliser				
Propriétaire / Aquéreur	TRAM	déterminante	bâtir	conservées	bâtir à réaliser	logement	artisanat	tertaire	rez actifs	public
COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	18'470	18'981	31'318	1'483	29'836	19'835	5'100	4'500	400	-
PPE FERNEY 211	1'629	1'629	2'688	2'675	13	-	-	13	-	-
207 FERNEY SA	5'183	5'183	8'552	4'020	4'532	-	-	4'532	-	-
AXESS REAL ESTATE SA	24'050	24'050	39'683	24'030	15'653	-	-	15'653	-	-
CONFEDERATION HELVETIQUE	1'788	1'788	2'950	676	2'274	-	-	2'274	-	-
MME PERROTIN DURET	1'379	1'596	2'633	-	2'633	-	-	2'633	-	-
REPUBLIQUE D'IRAK	2'525	1'830	3'020	-	3'020	-	-	3'020	-	-
BROTHERS UNITED SA	2'068	2'068	3'412	2'601	811	-	-	811	-	-
HOIRIE TISSOT	50'823	51'636	85'199	-	85'199	71'099	9'000	-	5'100	-
STRADER SA	12'400	18'102	29'868	33'028	-	-	-	-	-	-
LABARUM SA	3'248	386	637	-	637	-	637	-	-	-
ORCHID AIRPORT CITY GE SA	2'556	2'556	4'217	-	4'217	3'617	600	-	-	-
M. CHEVALLEY - AC IMMO SA	1'870	1'870	3'086	-	3'086	3'086	-	-	-	-
IMMOBILIERE CAPITAL SA	2'724	2'724	4'495	3'918	577	577	-	-	-	-
ETAT DE GENEVE	4'633	3'667	6'051	-	6'051	4'751	800	-	500	-
FPLC	1'931	1'931	3'186	-	3'186	3'086	-	-	100	-
ATON DEVELOPPEMENT SA	6'463	6'463	10'664	-	10'664	9'964	-	-	700	-
FONDATION HBM JEAN DUTOIT	4'145	4'092	6'752	-	6'751	6'751	-	-	-	-
Utilité publique	- ,			-	-	-	-	-	-	5'300
DP Communal	9'974	2		-		9		34		
Total	157'859	150'552	248'410	72'431	179'140	122'766	16'137	33'436	6'800	5'300

- "la surface de l'hôtel dépasse les droits à bâtir octroyès par le SD. La surfaces supplémentaire de 3'160 m2 n'est pas déduite du solde des droits à bâtir.
- La 2e colonne reprend les surfaces des parcelles avant les expropriations liées au projet du tram pour information
- La 3e colonne reprend la surface de terrain déterminante (STd), résultat du tableau « Report de droits à bâtir »
- La 4e colonne définit les droits à bâtir, soit la STd multipliée par l'IUS de 1.65
- La 5e colonne mentionne les surfaces brutes de plancher (SBP) des bâtiments conservés
- La 6e colonne stipule les surfaces brutes de plancher à réaliser, soit la soustraction des surfaces de bâtiments conservés des surfaces de droits à bâtir. La surface de plancher conservée de l'hôtel (STRADER SA) étant supérieure aux droits à bâtir, le solde de droits à bâtir est nul
- Les colonnes 7 à 10 répartissent les surfaces brutes de planchers à réaliser par affectation
- La 11e colonne mentionne les surfaces brutes de plancher d'utilité publique non comptabilisées dans les droits à bâtir

#### Plan des secteurs



### Droits à bâtir et affectations par propriétaire et par secteur

Acquiérour	Secteurs	SBP logement conservées	SBP artisanat	SBP tertiaire	SBP logement à réaliser	SBP artisanat à réaliser	SBP tertiaire à	SBP rez actifs à réaliser	Total SBF
Acquéreur TOTAL	Total	676	conservees	71'755	122'767	16'137	33'436		251'571
COMMUNE DU GRAND-SACONNEX	Total	676		1'483	19'835	5'100	4'500		31'318
COMMONE DO GRAND-SACONNEX	1 Otal			1'483	19 033	3 100	4 300	400	1'483
	A .	<del> </del>		1403		4'000			4'000
	F	<b>-</b>			3'900	1'100			5'000
					0000	1 100	4'500		4'500
	J				15'935		4000	400	16'335
PPE FERNEY 211	Total			2'675			13		2'688
	A			2'675			13		2'688
207 FERNEY SA	Total			4'020			4'532		8'552
	В			4'020			4'532		8'552
AXESS REAL ESTATE SA	Total			24'030			15'653		39'683
	В			24'030			15'653		39'683
CONFEDERATION HELVETIQUE	Total	676					2'274		2'950
	В	676					2'274		2'950
MME PERROTIN DURET	Total						2'633		2'633
	В						2'633		2'633
	Total						3'020		3'020
	D						3'020		3'020
BROTHERS UNITED SA	Total			2'601			811		3'412
	D			2'601	W.11000	21222	811	51400	3'412
HOIRIE TISSOT	Total C				71'099	9'000		5'100	85'199
	D	<b> </b>			4'800	9'000			9'000
	D				30'299			3'400	33'699
<del> </del>	c	<del>                                     </del>			11'600			900	12'500
	G				4'600			400	5'000
	ı				7'000			400	7'000
	J				12'800			400	13'200
STRADER SA	Total			33'028					33'028
	Н			33'028					33'028
LABARUM SA	Total					637			637
	С					637			637
ORCHID AIRPORT CITY GE SA	Total				3'617	600			4'217
	F				3'617	600			4'217
M. CHEVALLEY - AC IMMO SA	Total				3'086				3'086
	G				3'086				3'086
IMMOBILIERE CAPITAL SA	Total			3'918	577				4'495
	F			3'918	577				4'495
ETAT DE GENEVE	Total				4'751	800		500	6'051
EDLO	K T-4-1				4'751	800		500	6'051
FPLC	Total				3'086			100	3'186
ATON DEVELOPPEMENT SA	Total				3'086 9'964			100 <b>700</b>	3'186 <b>10'664</b>
ATON DEVELOPPEMENT SA	rotai				9'964			700	10'664
FONDATION HBM JEAN DUTOIT	Total				6'752			/00	6'752
FUNDATION ROW JEAN DUTUIT	rotai				6752				6'752

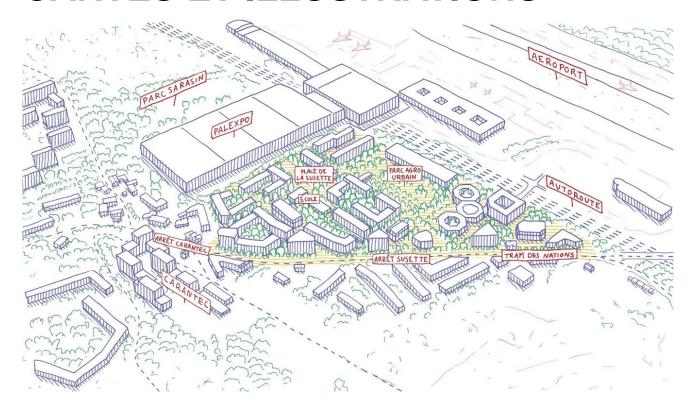
Le tableau ci-dessus détail les surfaces brutes de plancher des bâtiments à conserver et à réaliser par propriétaire et par propriétaire. Le tableau ci-dessous résume les mêmes données mais uniquement par secteur.

### Droits à bâtir et affectations par secteur

Secteurs	SBP logement conservées		SBP logement à réaliser	SBP artisanat à réaliser		SBP rez actifs à réaliser	Total SBP
Α		4'158			13		4'171
В	676	28'050			25'092		53'818
С				13'637			13'637
D		2'601	4'800		3'831		11'232
E			30'299			3'400	33'699
F		3'918	19'694	1'700		900	26'212
G			7'686			400	8'086
Н		33'028					33'028
I			7'000		4'500		11'500
J			28'735			800	29'535
K			24'553	800		1'300	26'653
Total	676	71'755	122'767	16'137	33'436	6'800	251'571

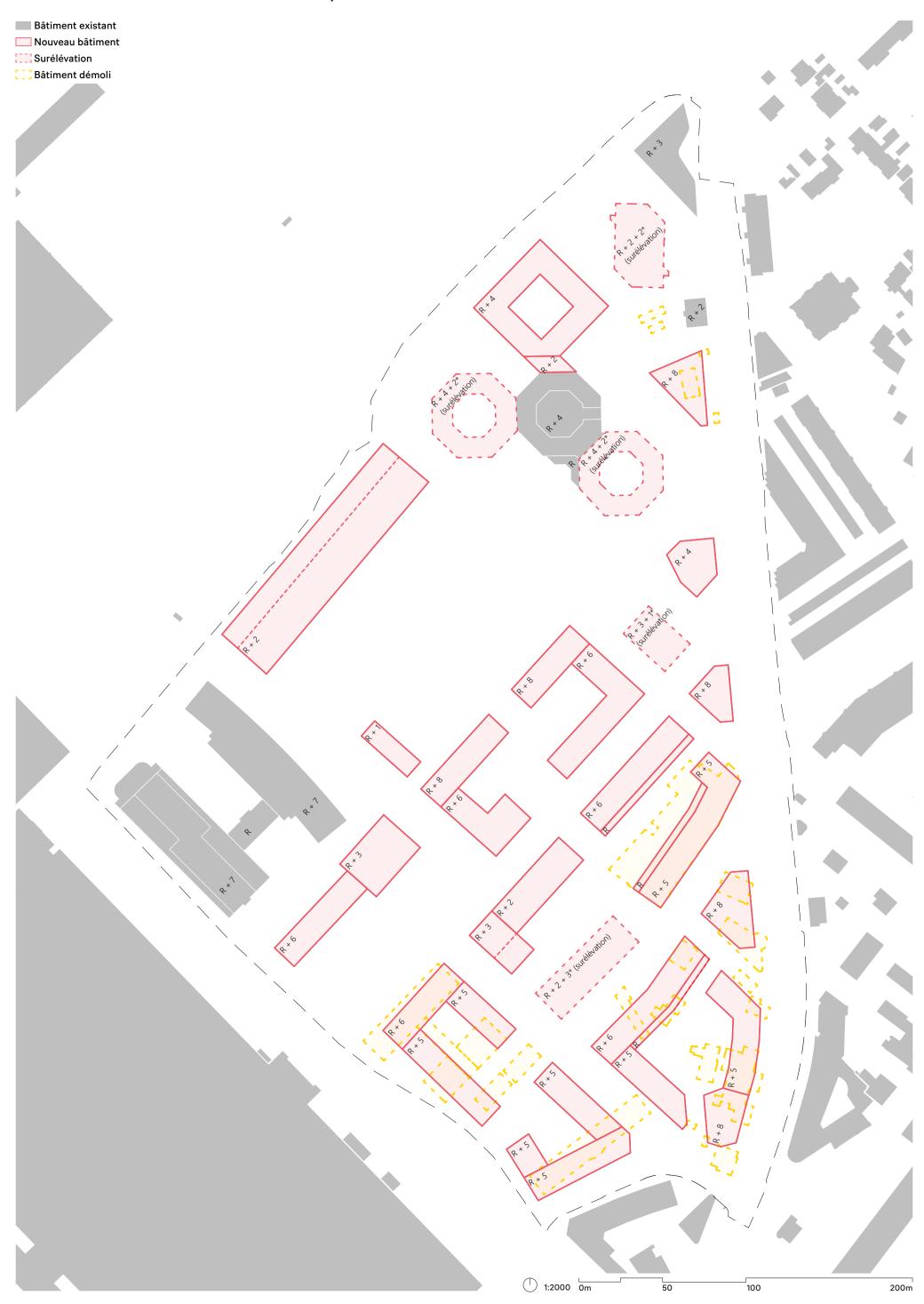
Schéma directeur « La Susette »

### ANNEXE 3 – CARTES ET ILLUSTRATIONS



## Schéma de la structure de l'espace public — Rues principales piétonnes Rue artisanale carrossable Place de la Susette Place Carantec Arrêts de tram Parc agro-urbain Cimetière Bâtiments existants Bâtiments nouveaux 1:3000 Om

### Plan des nouveaux bâtiments, des surélévations et des bâtiments démolis



## Analyse des valeurs architecturales et urbaines du site Intérêt architectural ou urbain, conservé dans l'image directrice Peu d'intérêt architectural ou urbain, démoli à terme dans l'image directrice Pas d'intérêt architectural ou urbain, démoli dans l'image directrice Bâtiment démoli par le projet du tram Végétation notable conservée 2242 2259 1993 1260 1264 2381 2053 463

1:3000 Om

# Schéma des espaces de vie urbaine et des polarités Front activé Espace de vie urbaine IIII Arrêt de tram Espace public secondaire — Cheminement IIII Quartier de la Susette IIII Place de la Susette IIII Parc agro-urbain IIII Pointe Nord

1:3000 Om

200m

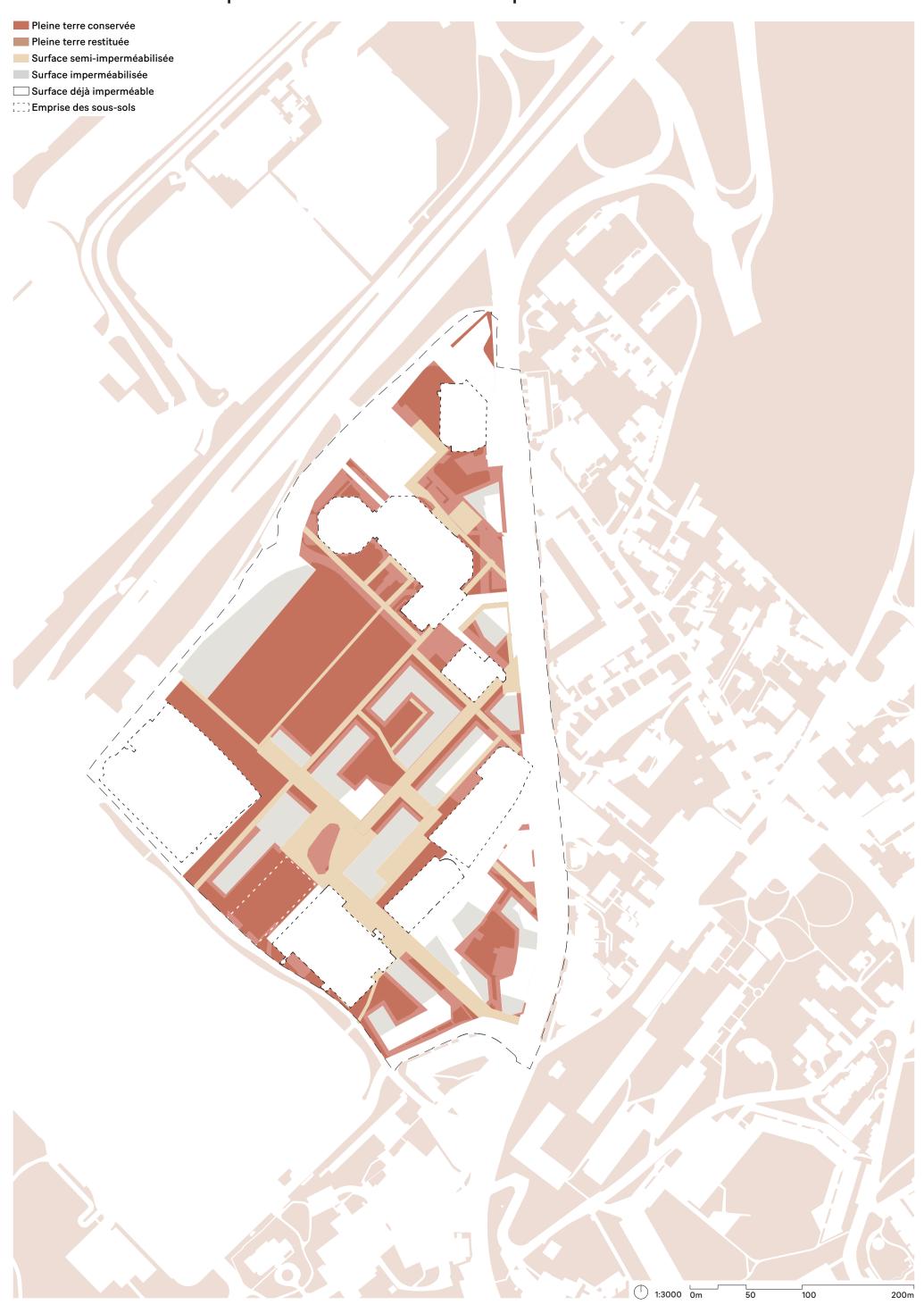
### Schéma des affectations au rez-de-chaussée



### Schéma des affectations au 1er étage et au-dessus



### Schéma des sols imperméables et des sols en pleine terre



### Schéma de la canopée et des continuités écologiques

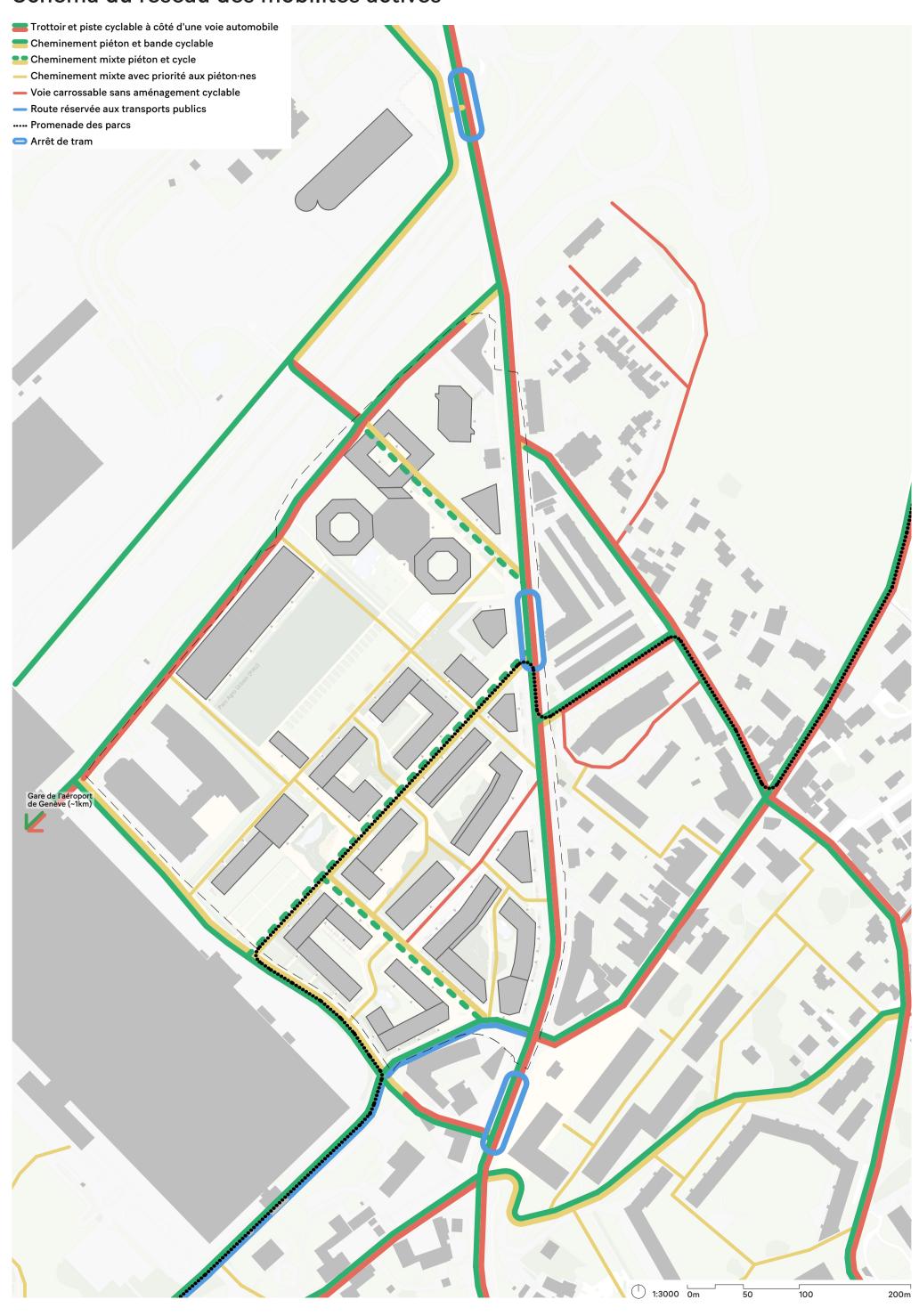


# Schéma du système d'eau Bassin de stockage pour le PAU Bassin permanent avec fonctions biologi Zone de rétention avec fonctions biologic Noue d'infiltration --> Ecoulement 1:3000 Om

### Schéma général de réseau de mobilité



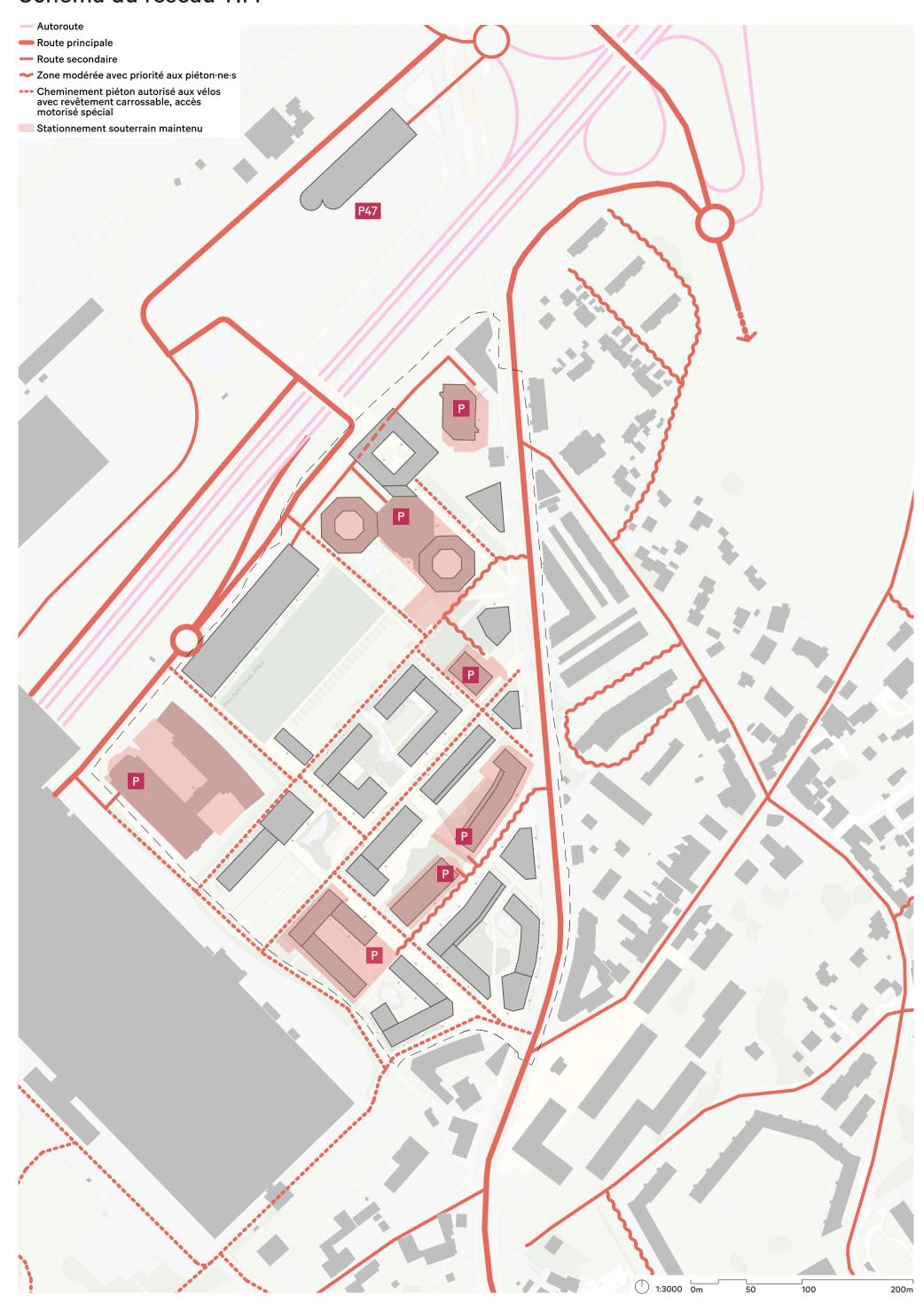
### Schéma du réseau des mobilités actives



### Schéma du réseau de transport public



### Schéma du réseau TIM





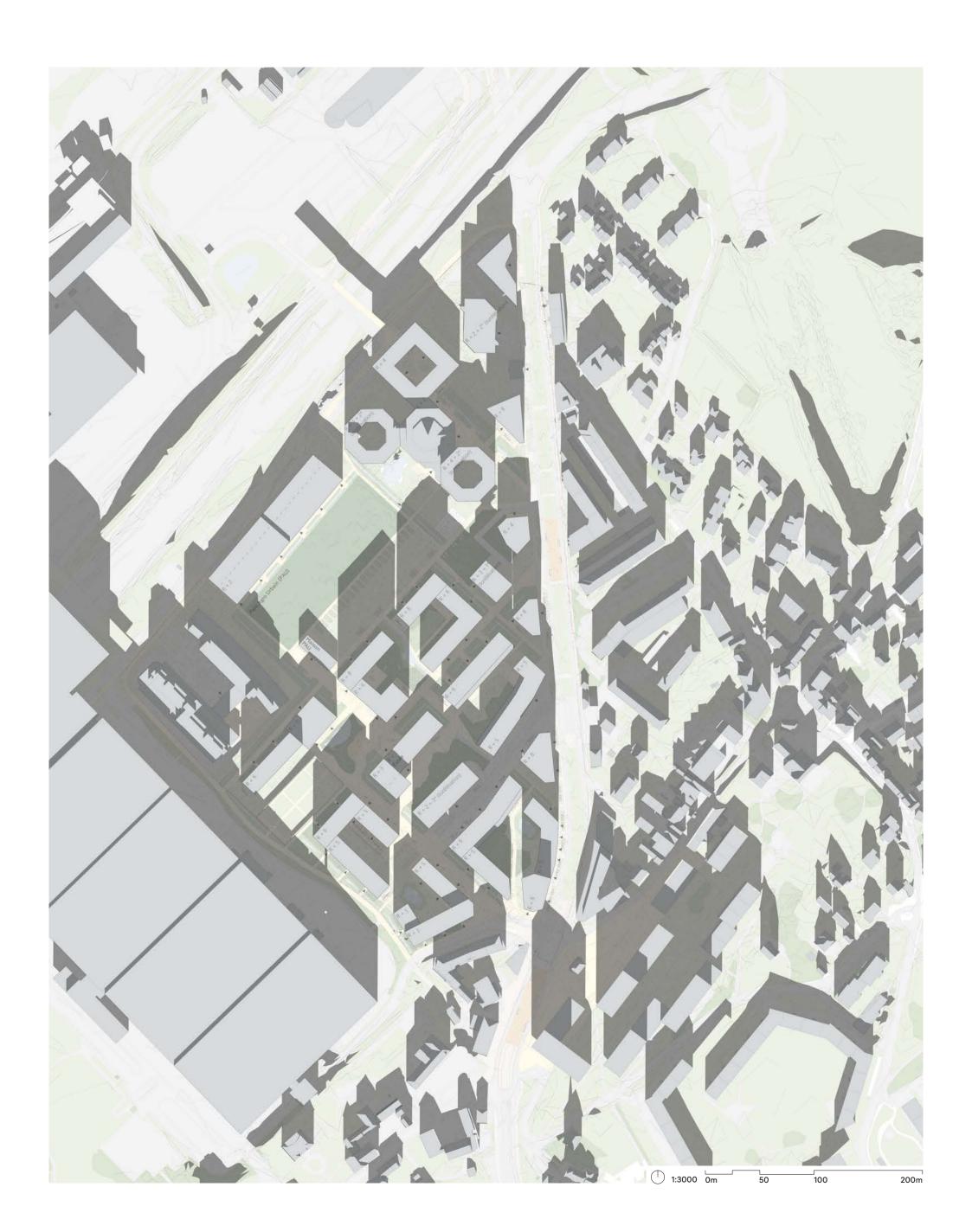
### Schéma de l'éclairage nocturne



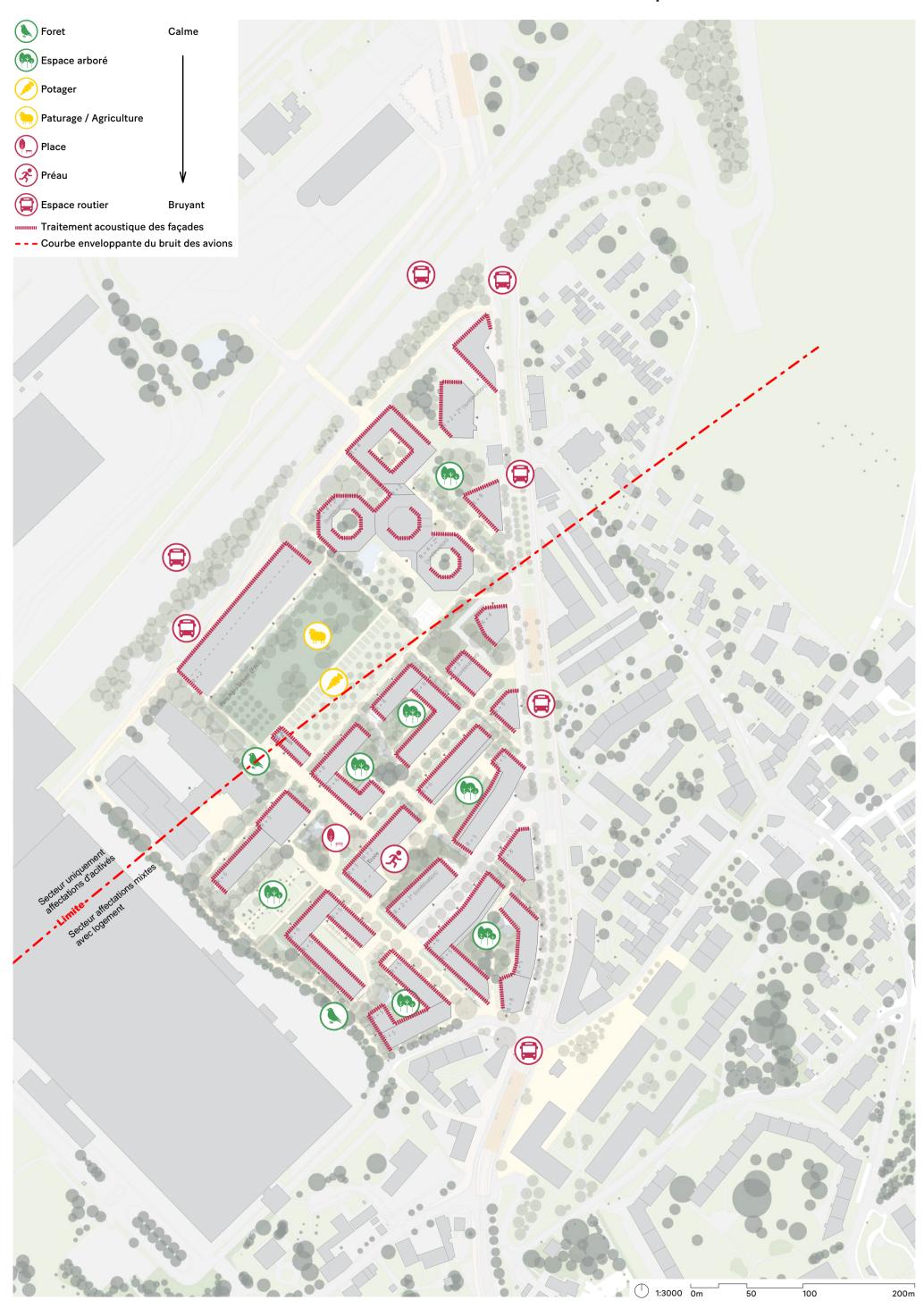






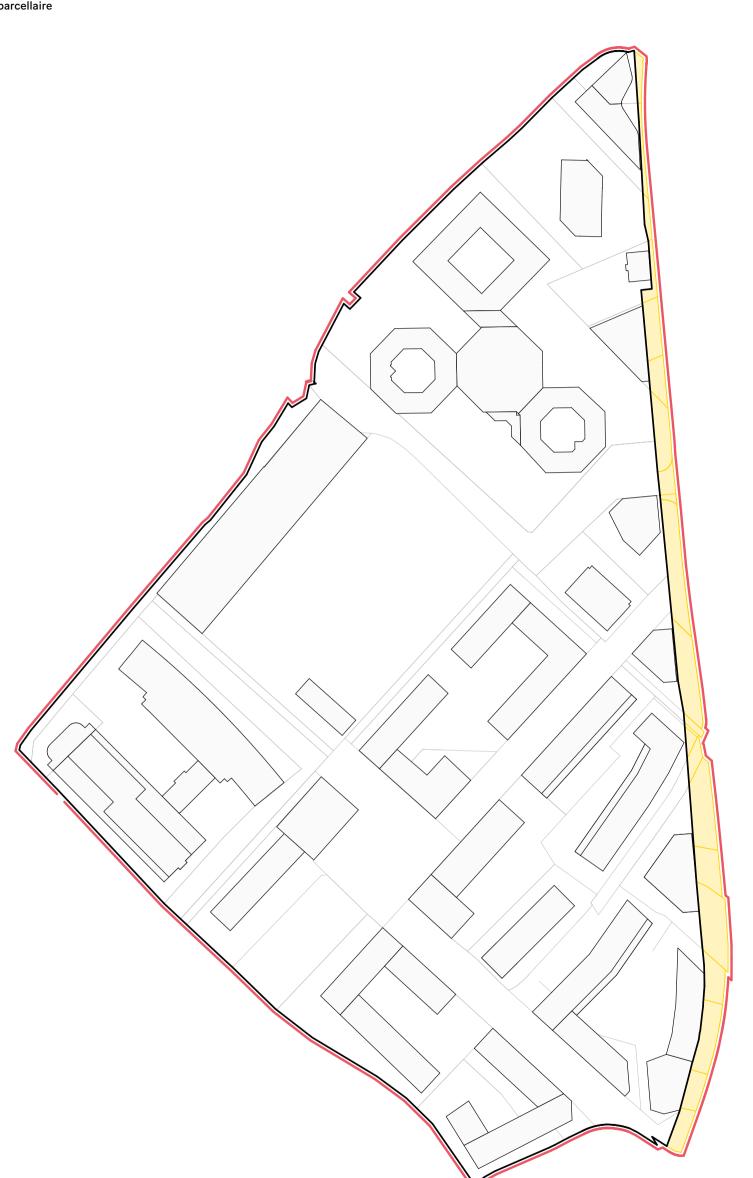


### Schéma des ambiances sonores et des traitements acoustiques

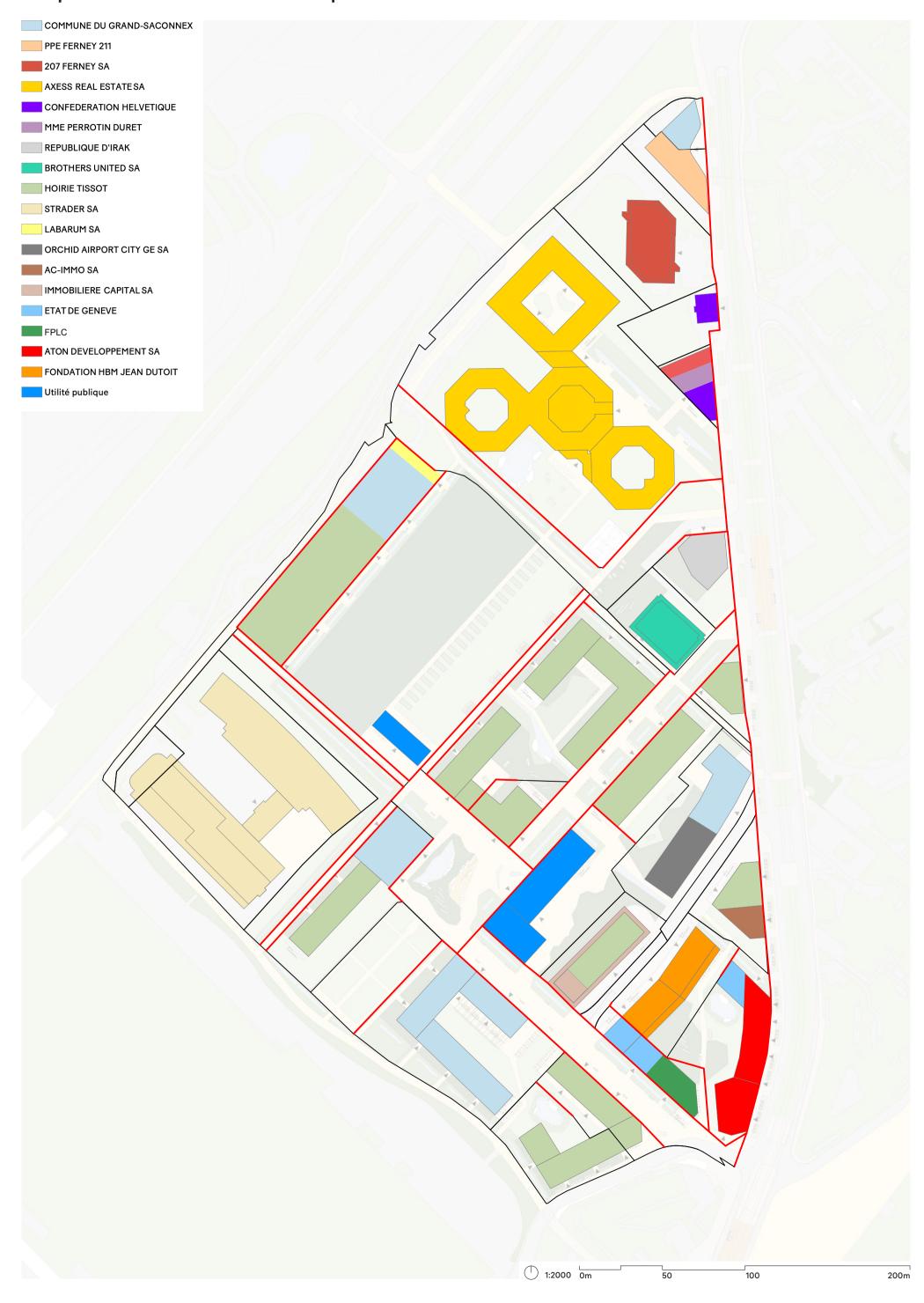


### Périmètre de la modification de zone et expropriation liée au tram

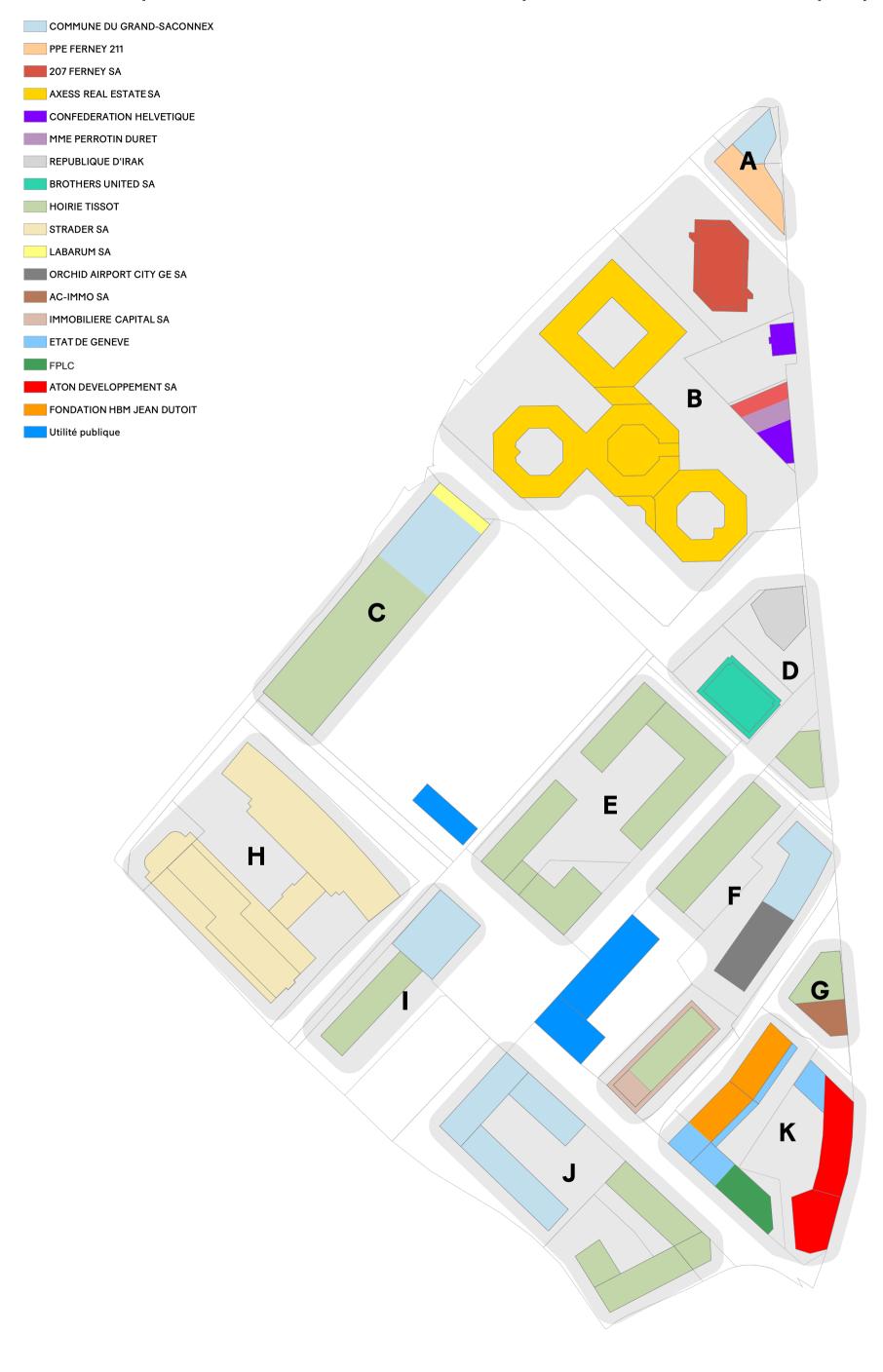
Périmètre de la MZ
Périmètre du PLQ
Surface de parcelles expropriées
Bâtiment
Nouvelle limite parcellaire



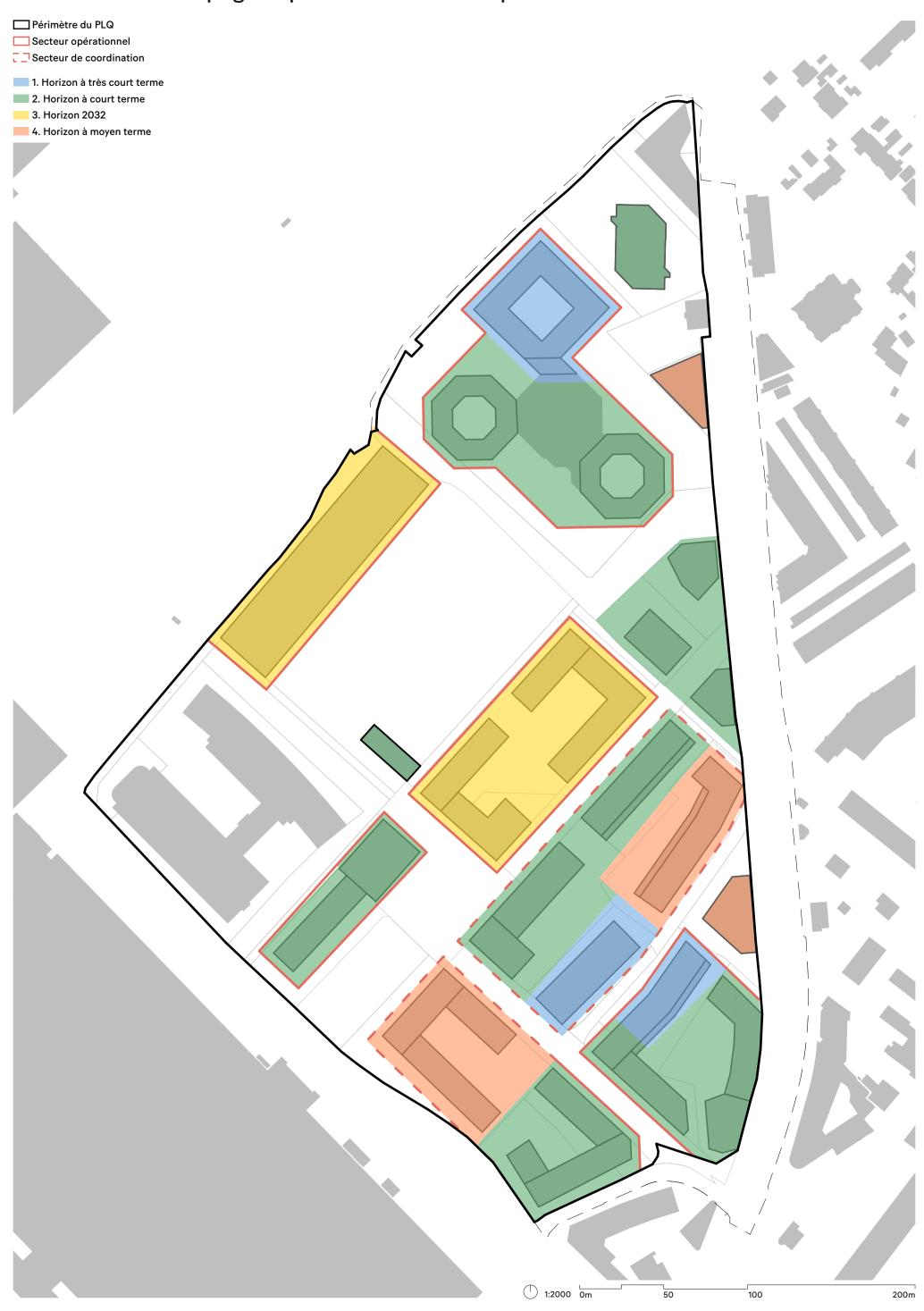
### Proposition du remaniement parcellaire



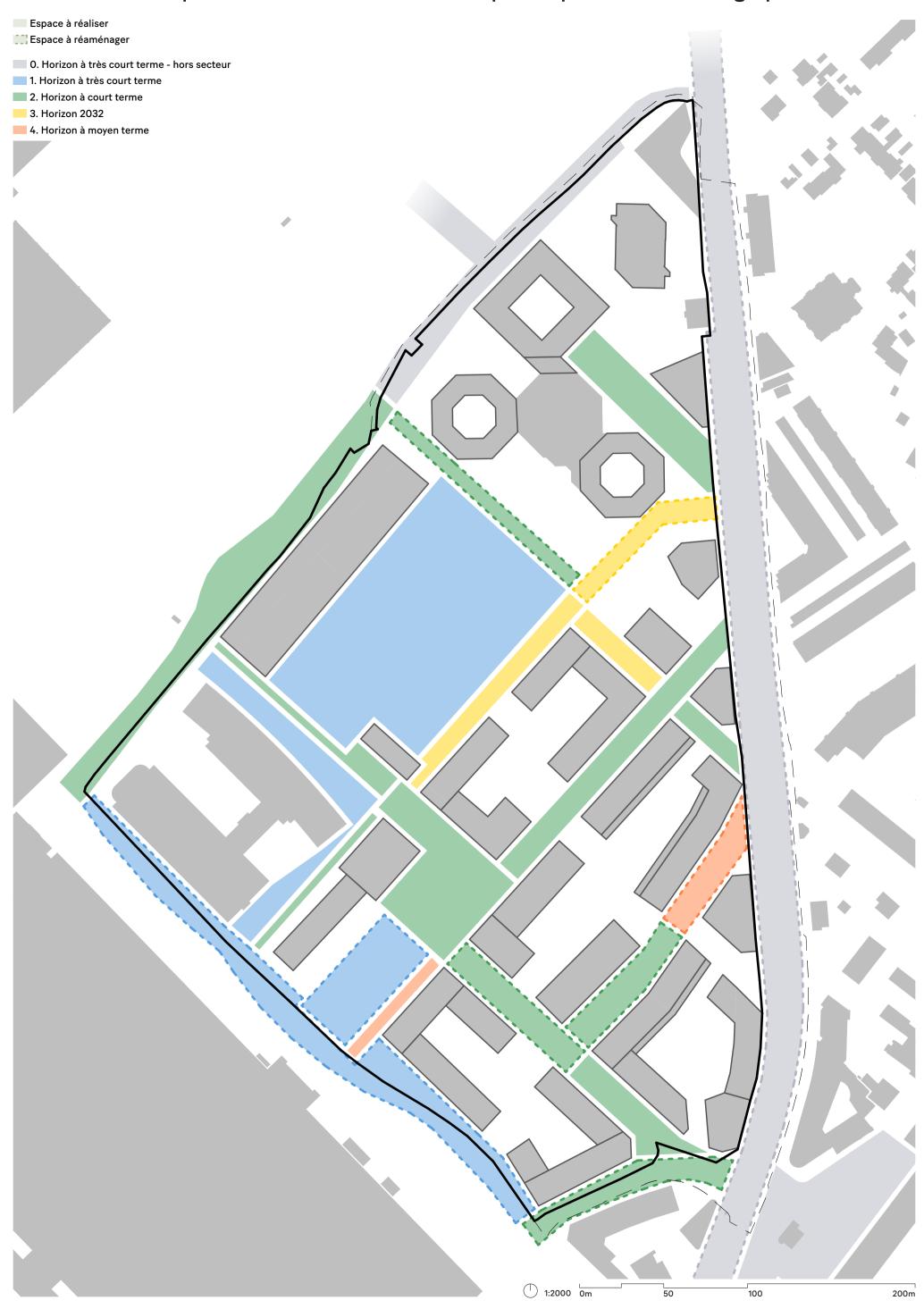
### Plan de répartition des surfaces brutes de plancher (SBP) à réaliser par propriétaire



### Schéma de découpages opérationnels et temporalité de réalisation des bâtiments



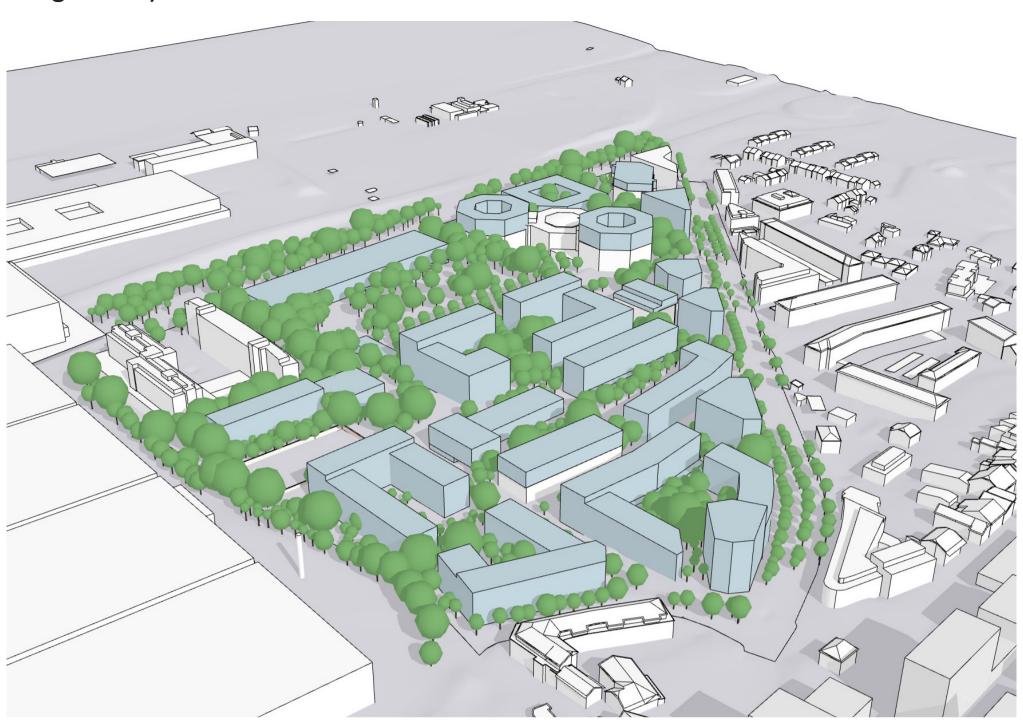
### Schéma de temporalité de réalisation des espaces publics ou à usage public

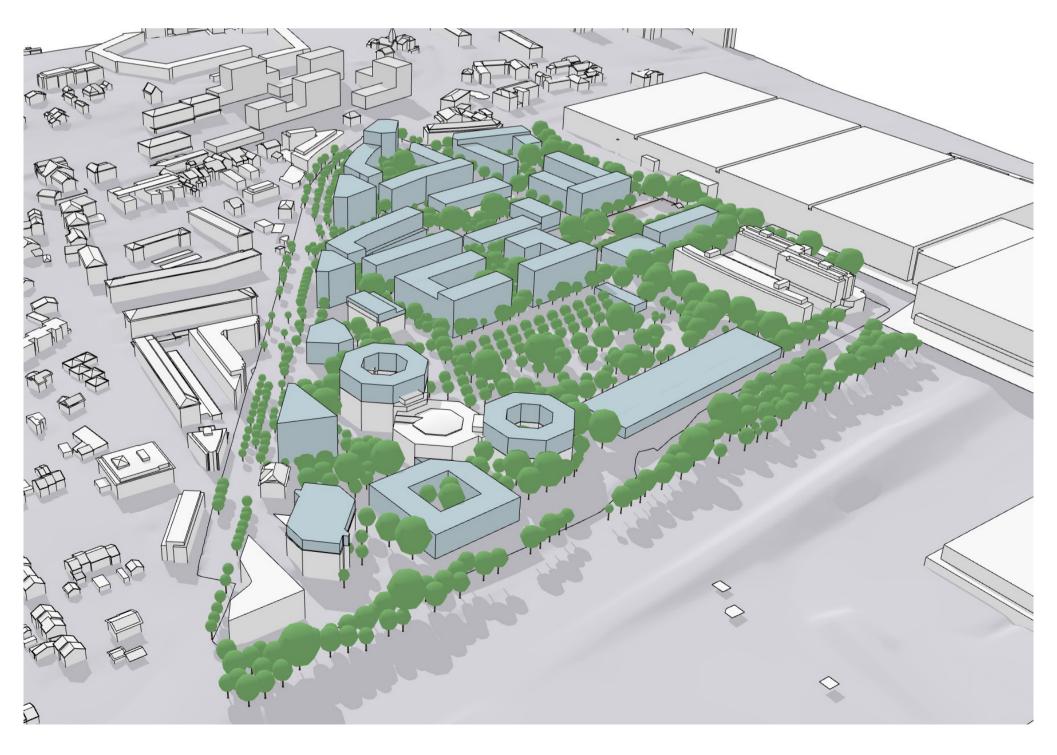


### Image directrice



Images de synthèse de la volumétrie et de l'arborisation





### Coupes



