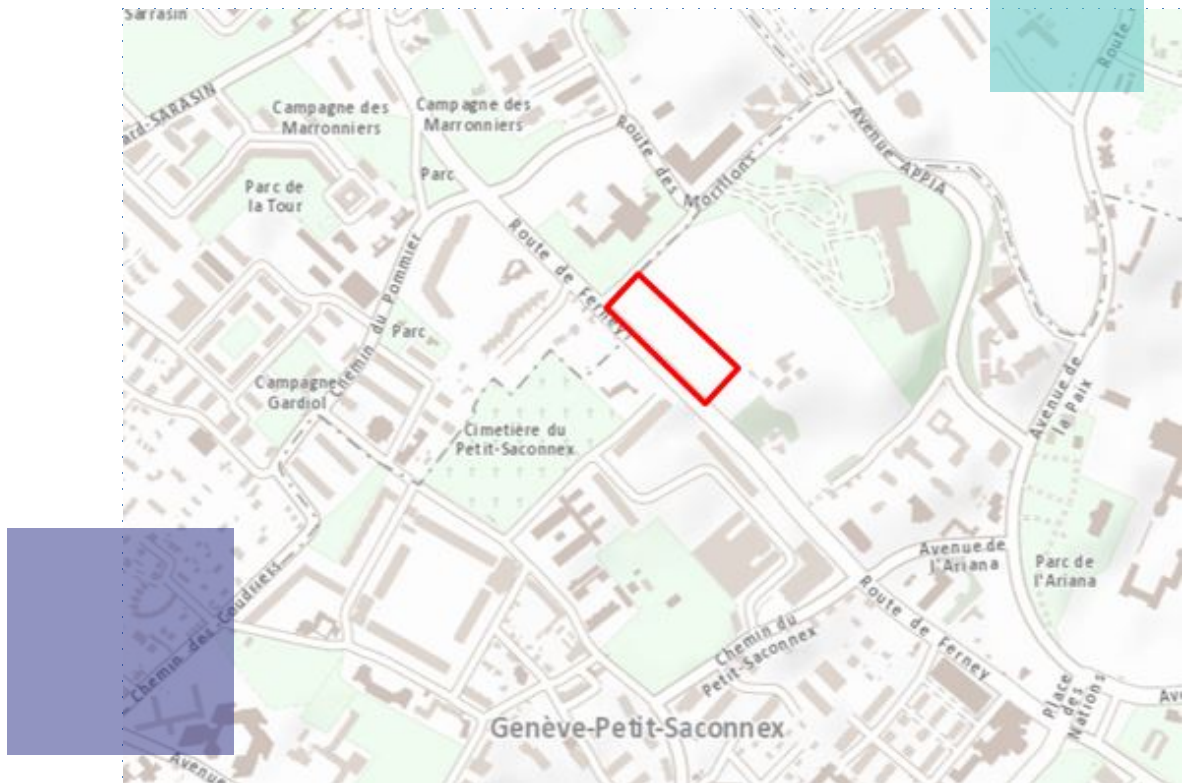


# PLAN LOCALISÉ DE QUARTIER N° 30072 GENÈVE – SECTION PETIT-SACONNEX CITÉ INTERNATIONALE DU GRAND MORILLON



RAPPORT EXPLICATIF – JUIN 2018

Adopté par le Conseil d'Etat le 27 juin 2018



## Table des matières

<b>1. Introduction.....</b>	<b>4</b>
1.1. Résumé.....	4
1.2. Qu'est-ce qu'un rapport explicatif ?.....	5
<b>2. Contexte .....</b>	<b>6</b>
2.1. Caractéristiques du site .....	6
2.2. Le contexte d'aménagement.....	7
2.3. Les projets connexes.....	11
<b>3. Présentation des études préalables.....</b>	<b>14</b>
3.1. Chronologie des études.....	14
3.2. Diagnostic et enjeux .....	16
3.3. Lignes directrices.....	19
3.4. Les programmes.....	21
3.5. Les scénarios de développement .....	21
3.6. Les principes de mobilité .....	24
<b>4. Projet.....</b>	<b>27</b>
4.1. Le parti d'aménagement retenu .....	27
4.2. Les principes réglementaires .....	31
4.3. Le stationnement .....	38
<b>5. Processus décisionnel.....</b>	<b>41</b>
5.1. Acteurs et rôles.....	41
5.2. La concertation .....	42
<b>6. Mise en œuvre.....</b>	<b>43</b>
6.1. Les concours .....	43
6.2. Les requêtes en autorisation de construire .....	43

# 1. Introduction

## 1.1. Résumé

Le périmètre faisant l'objet du présent plan localisé de quartier (PLQ) N° 30072 est situé en Ville de Genève, section Petit-Saconnex, au lieu-dit du Grand Morillon, en limite de la commune du Grand-Saconnex, entre la route de Ferney, la route des Morillons, le domaine du Grand-Morillon et une parcelle privée, détenue par une organisation internationale.

Le périmètre, d'une superficie totale de 21'109 m<sup>2</sup>, est composé des parcelles N<sup>os</sup> 5631, propriété de l'Etat de Genève, et 5632, propriété de la Fondation Hans Wilsdorf, sises en zone de développement 3 prioritairement destinée aux organisations internationales.

Ce PLQ vise une planification urbaine intégrant des programmes d'activités (siège de Médecins sans frontières et activités de proximité) et de logements (logements standard, logements pour étudiants internationaux, et logements pour collaborateurs internationaux), partagés entre trois maîtres d'ouvrage au sein du périmètre de manière qualitative et intégrée.



*Orthophoto du périmètre du PLQ*

Le dossier du PLQ est composé d'un plan, d'un règlement, du présent rapport explicatif et d'une notice d'impact sur l'environnement. La notice d'impact sur l'environnement (NIE 1<sup>ère</sup> étape) intègre le concept énergétique territorial (CET) et le schéma directeur de gestion des eaux (SDGE).

## 1.2. Qu'est-ce qu'un rapport explicatif ?

Le rapport explicatif est le document d'accompagnement de la procédure d'adoption d'un PLQ. Il sert principalement à informer la population sur l'origine, le contexte et les objectifs du projet ainsi qu'à rendre compte de la concertation mise en place dans le cadre de l'élaboration de ce dernier.

Ce document est une pièce constitutive qui n'est pas opposable aux tiers. Toutefois, il permet d'approcher et de comprendre l'orientation prise par les diverses parties ayant mené à l'élaboration des documents formels constituant le projet de PLQ, à savoir : le règlement et le plan du PLQ. Il précise les recommandations organisationnelles, architecturales et paysagères du projet de PLQ et comprend des éléments visant à faciliter les modalités de sa mise en œuvre.



## 2. Contexte

### 2.1. Caractéristiques du site

#### Echelle du quartier

Le périmètre du PLQ « Cité internationale du Grand Morillon » se situe en frange de la Ville de Genève, section Petit-Saconnex, entre la route de Ferney au sud-ouest et la route des Morillons au nord-ouest, en limite avec la commune du Grand-Saconnex. Situé dans le secteur des Organisations internationales, il est voisin du Conseil Œcuménique des Eglises, de l'Ecole Internationale et de l'Organisation Internationale du Travail.

Les parcelles N<sup>os</sup> 5631 et 5632 présentent une topographie légèrement en pente orientée sud-ouest / nord-est avec des altitudes comprises entre 453 et 455 mètres. Elles sont aujourd'hui non urbanisées à l'exception du chemin d'accès qui mène au domaine du Grand Morillon.



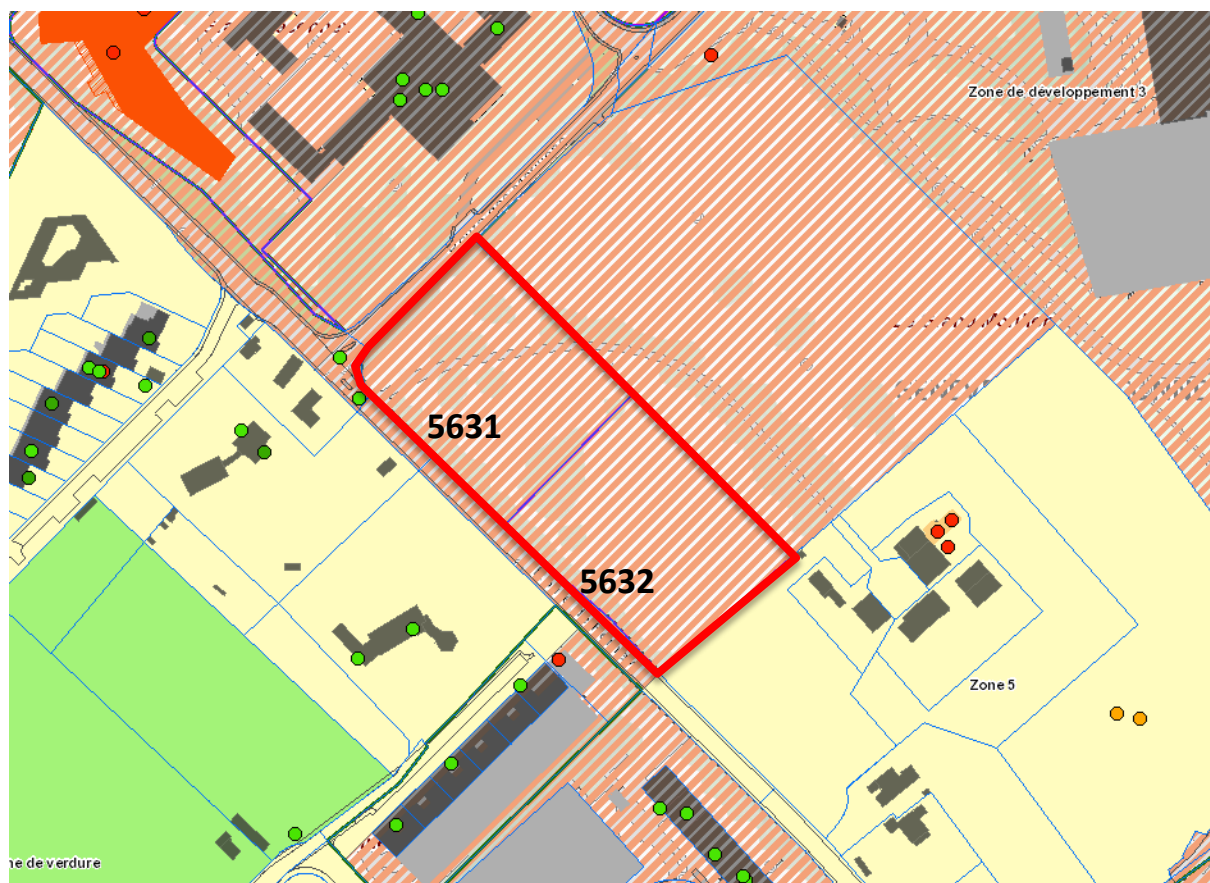
Contexte actuel du périmètre

#### Zone d'affectation

Selon le plan de zones N° 29650A, adopté le 20.09.2013, (loi 10502), la majorité des parcelles du Jardin des Nations sont affectées en zone de développement 3 prioritairement destinée aux organisations internationales, c'est aussi le cas des parcelles du périmètre du présent PLQ. Le périmètre du plan de site n° 29969 du Grand Morillon, adopté le 18.11.2015, et localisé au sud-est du périmètre du PLQ, est situé en zone 5.

Chacune des parcelles fait l'objet de droits distincts et permanents (DDP).

N° parcelle	Propriétaire	DDP	Surface en m <sup>2</sup>
5631	Etat de Genève	Terra et Casa, MSF	10'555
5632	Fondation Hans Wilsdorf	Fondation pour l'Institut de hautes études internationales et du développement	10'554



Parcellaire - extrait SITG

## 2.2. Le contexte d'aménagement

### Plan Directeur Cantonal 2030

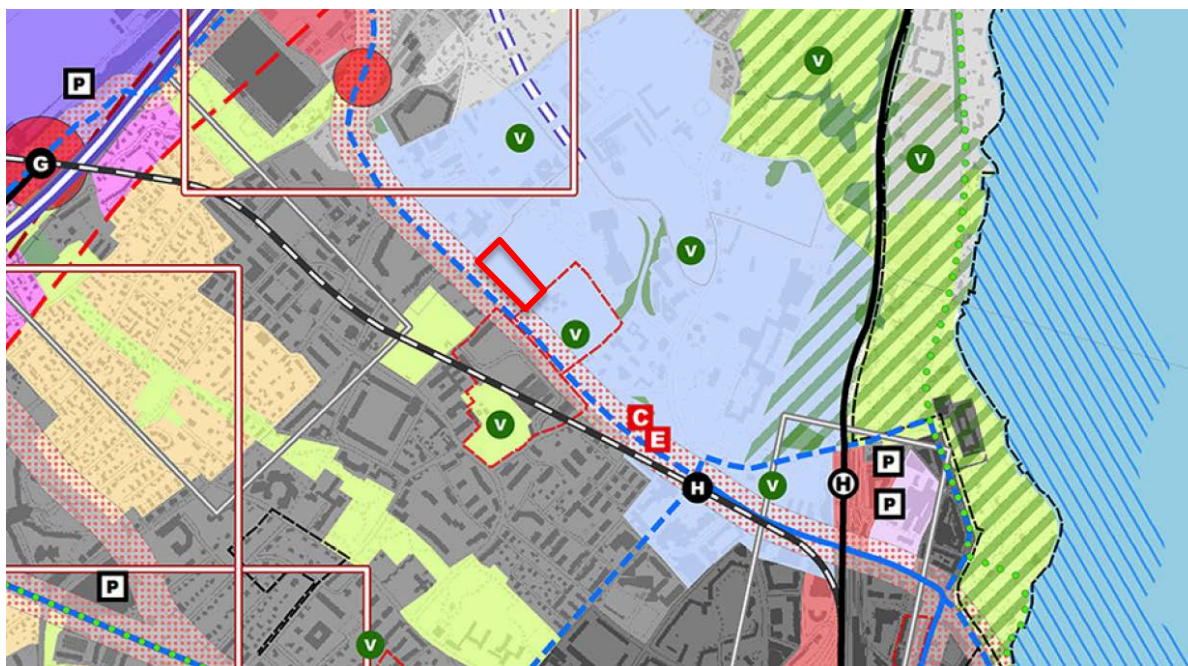
Le présent PLQ permet de concrétiser un certain nombre de mesures découlant du Plan Directeur Cantonal (ci-après PDCn) 2030, adopté par le Grand Conseil le 20 septembre 2013 et approuvé par le Conseil fédéral le 29 avril 2015. Il répond aux objectifs inscrits dans la fiche A07 : « Optimiser la localisation des activités », qui visent à développer une offre en activités coordonnée avec la capacité du Canton à loger sa population en mettant en application des mesures suivantes :

- la réalisation de quartiers à forte densité dans des secteurs bien desservis par les transports publics ;
- le renforcement des centralités et des axes de développement ;
- la préservation et l'encouragement de la mixité fonctionnelle dans les lieux qui s'y prêtent.

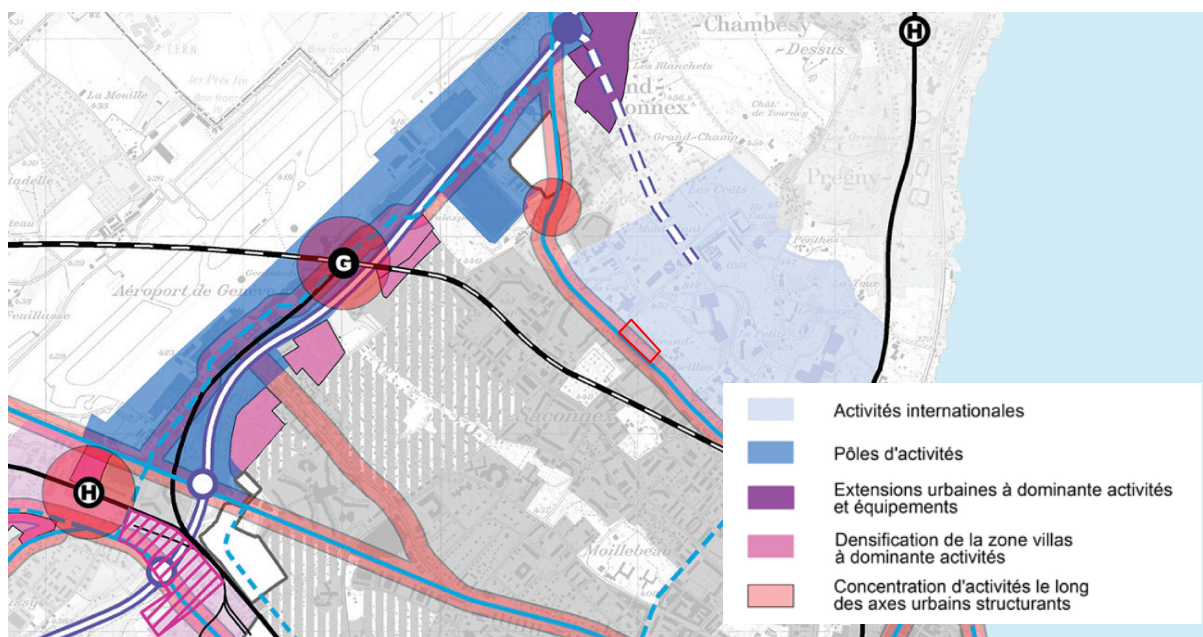


Le périmètre du PLQ (en rouge sur les plans ci-dessous) se situe dans le secteur du « Jardin des Nations » dans lequel se trouvent les activités internationales.

La densité préconisée pour ce secteur est modérée avec un ID minimal de 1.



Extrait du schéma directeur cantonal - PDCn 2030



Extrait de la carte n°.2 « Sites d'activités et zones industrielles » - PDCn 2030

### Plan Directeur Communal 2020

Le Plan Directeur Communal (ci-après PDCom) de la Ville de Genève, adopté par le Conseil municipal le 16 septembre 2009 et approuvé le 14 octobre 2009 par le Conseil d'Etat, définit le secteur « Jardin des Nations », dans lequel s'inscrit le présent PLQ, comme un secteur de renouvellement urbain et y identifie un potentiel d'activités et de logements le long de la route de Ferney.



Une voie verte d'agglomération, la promenade de la Paix, traverse le Jardin des Nations.



Extrait du plan de synthèse du PDCom



Extrait de la carte « Développement urbain » du PDCom

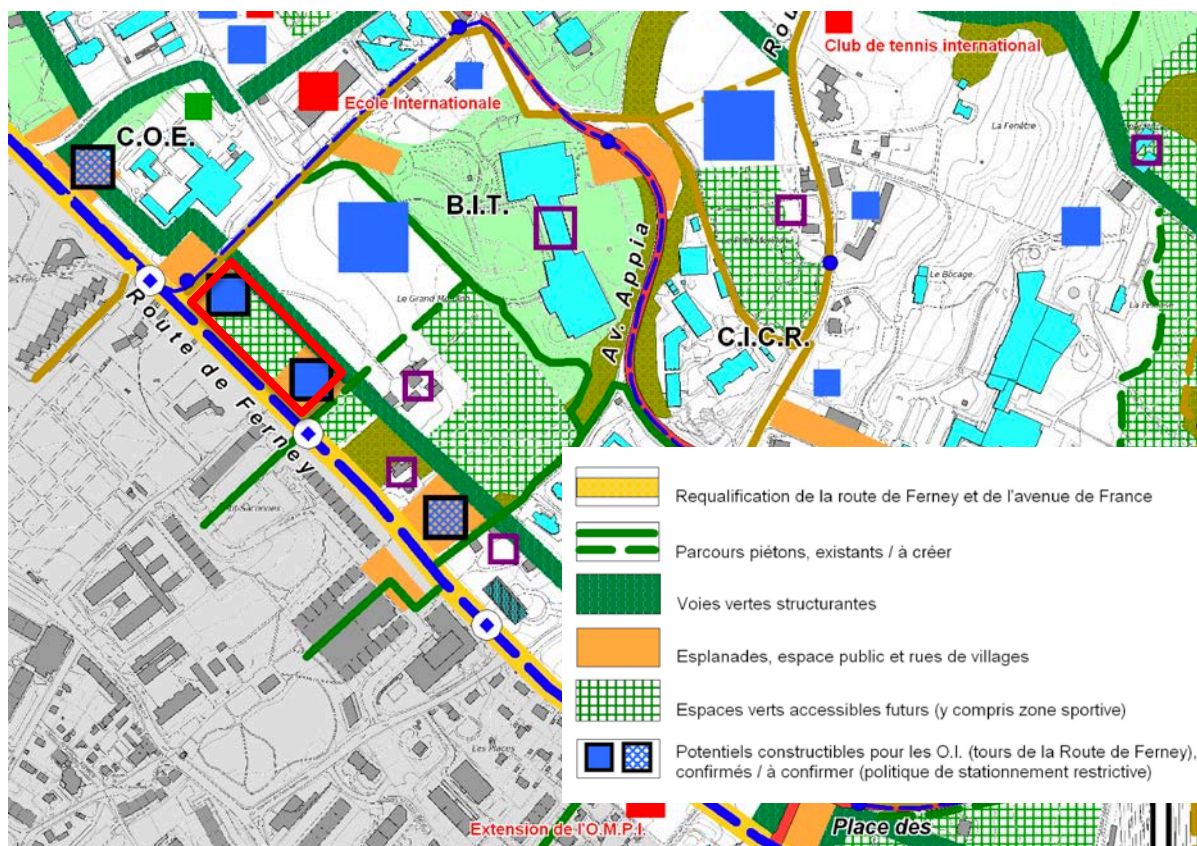
## Plan Directeur de Quartier « Jardin des Nations »

Le plan directeur de quartier (ci-après PDQ) N° 29350A « Jardin des Nations », situé dans le quartier des organisations internationales, adopté le 30 novembre 2004 par le Conseil municipal de la Ville de Genève et approuvé le 23 mars 2005 par le Conseil d'Etat, a pour objectifs majeurs :

- de faciliter le développement et l'extension des OI ainsi que d'autres activités liées (organisations non gouvernementales, équipements liés aux OI) ;
- de mettre en valeur un important réseau d'espaces verts et de le rendre accessible à l'ensemble de la population ;
- d'organiser les déplacements de façon à assurer la mobilité des usagers, tout en préservant et améliorant les qualités du site.

Sur le périmètre du PLQ, le PDQ propose une voie verte structurante (promenade de la Paix), une place à l'intersection des arrêts de bus et de tramway, une continuité piétonne de part et d'autre de la route de Ferney et des espaces verts accessibles.

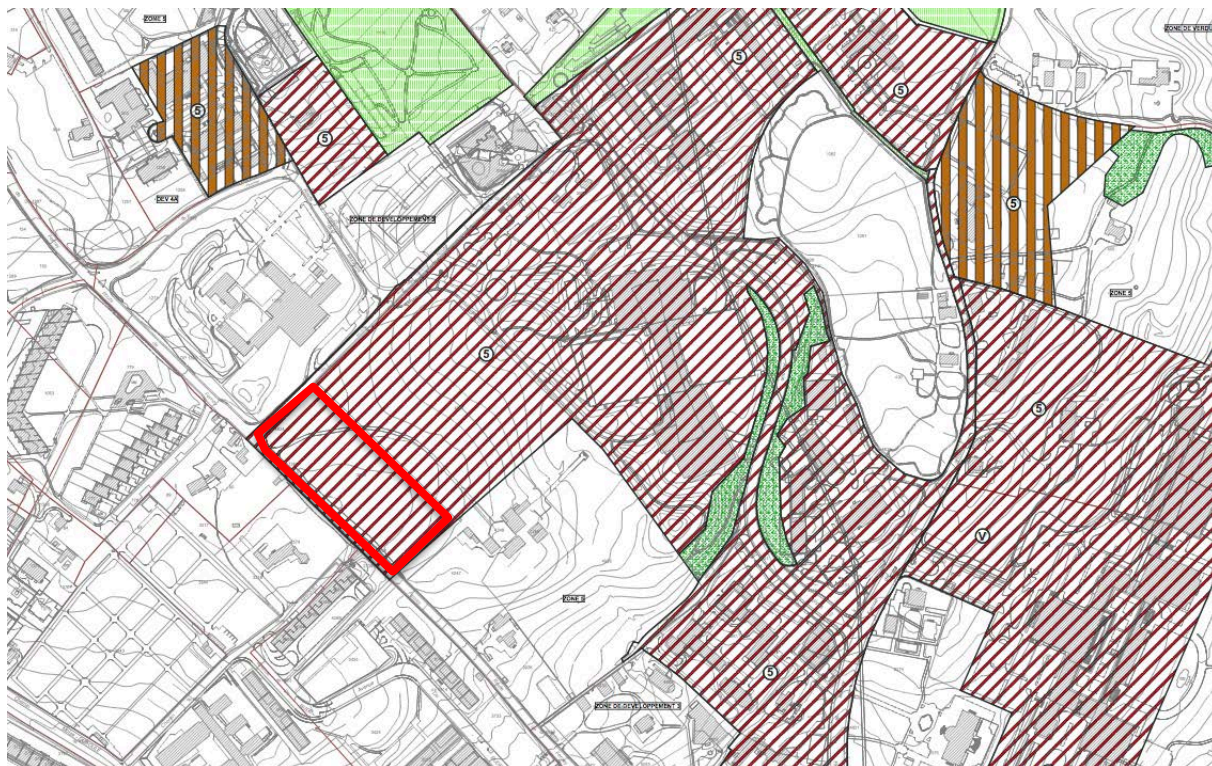
Le potentiel constructible portait sur deux tours. Le pied des tours devait accueillir des programmes ouverts et se prolonger par une esplanade accessible au public.



Extrait du PDQ « Jardin des Nations »



## Modification de zone « Jardin des Nations »



Extrait du plan de modification des limites de zones du « Jardin des Nations »

Le plan N° 29650A, approuvé le 20 septembre 2013 (loi 10502), modifiant les limites de zones sur le territoire de la Ville de Genève – section Petit-Saconnex, et des communes du Grand-Saconnex et de Pregny-Chambésy, porte notamment sur la création de diverses zones de développement 3 et 4A destinées prioritairement à des organisations internationales. Le périmètre du PLQ est sis en zone de développement 3 prioritairement destinée aux organisations internationales et les affectations prévues correspondent à la destination prioritaire de la zone.

## 2.3. Les projets connexes

### Infrastructures routières

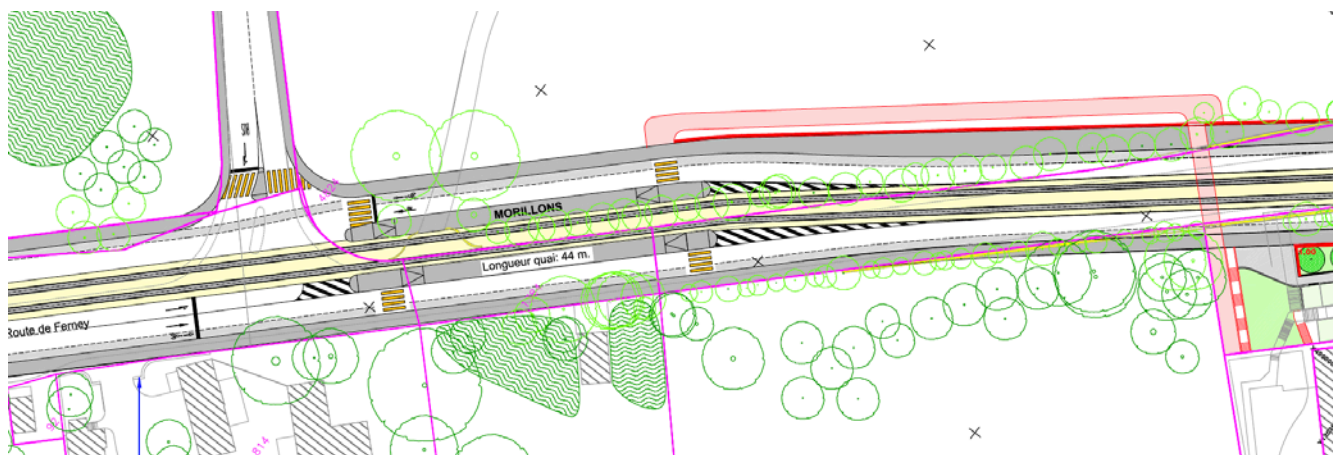
Deux évolutions majeures, avec effets importants sur le schéma de circulation sont attendues à l'horizon de la réalisation du PLQ :

- le prolongement du tram 15 vers le Grand-Saconnex sur la route de Ferney ;
- une nouvelle liaison de mobilité douce parallèle à la route de Ferney.

Aujourd'hui, l'assiette utilisée pour estimer l'emprise de l'élargissement de la route de Ferney pour ces améliorations se base sur l'étude d'insertion urbaine du tramway réalisée en 2006 par le groupement Online.

L'étude du tram propose aussi une passerelle pour relier le chemin Briquet au périmètre du PLQ, permettant ainsi de rejoindre l'arrêt du tram.

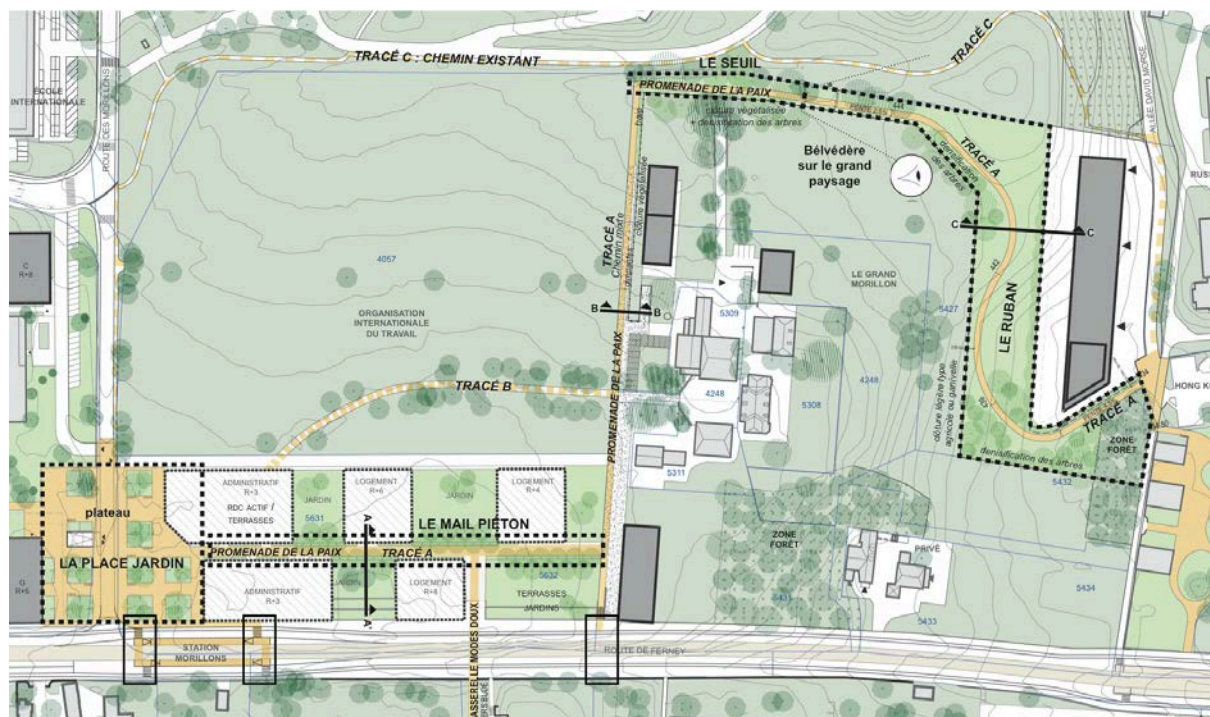




Extrait de l'étude d'insertion urbaine du tramway sur la route de Ferney, tronçon Ariana-Briquet

### Promenade de la Paix

Une étude est en cours afin de déterminer le parcours d'une voie verte structurante permettant de relier le Grand-Saconnex à la rue de Lausanne appelée « promenade de la Paix ». Au nord du périmètre, une servitude de passage est d'ores et déjà prévue à travers le périmètre du projet de PLQ « Conseil Œcuménique des Eglises ». L'étude propose de prolonger ce tronçon à travers le périmètre du présent PLQ et de relier le domaine du Grand-Morillon.

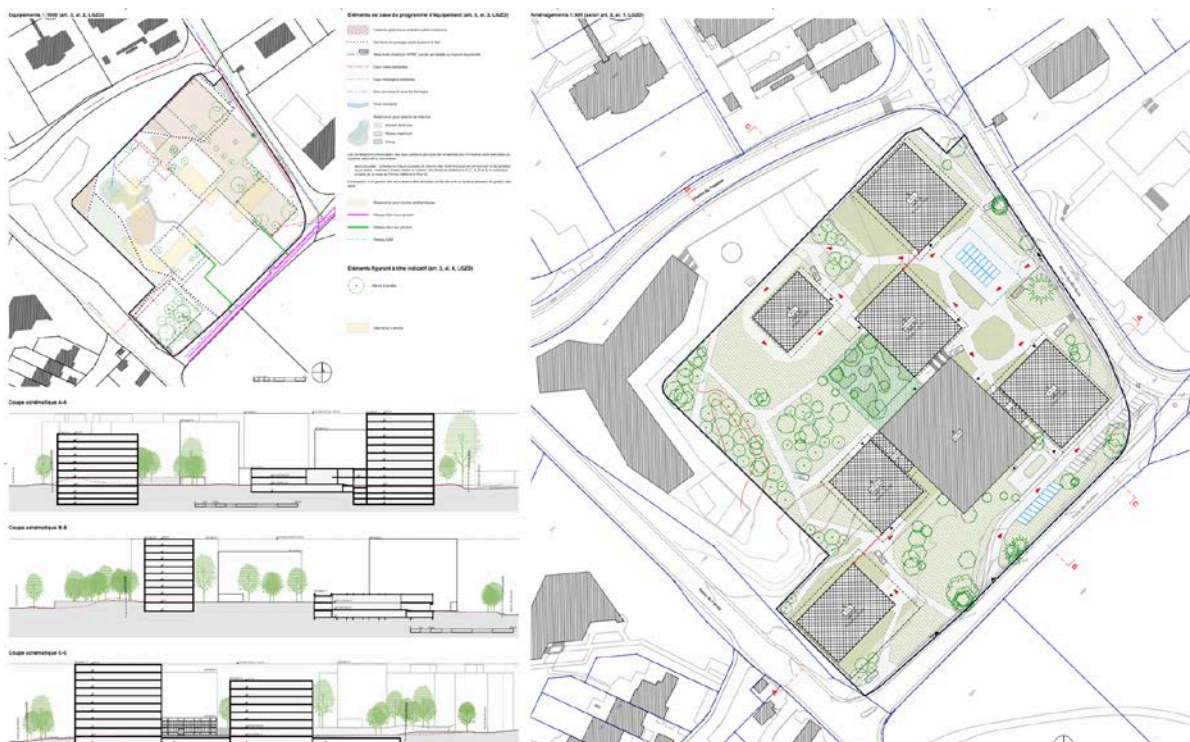


Extrait provisoire de l'étude sur l'insertion de la promenade de la Paix, ILEX



## PLQ du Conseil Œcuménique des Eglises (COE)

Le projet du bureau d'architectes genevois LRS pour le COE, remporté par concours en 2013, a donné lieu à un PLQ situé au nord du présent périmètre, de l'autre côté de la route des Morillons. Afin de garantir une cohérence entre les deux secteurs, une coordination est en cours.



PLQ COE – version enquête publique

## Plan de Site « Le Grand Morillon »

Le domaine du Grand-Morillon, de grande valeur patrimoniale, fait l'objet du plan de site N° 29963A, adopté par le Conseil d'Etat le 18 novembre 2015. De nouvelles constructions accueillant du logement prendront place le long de la limite parcellaire avec le périmètre du PLQ « Cité internationale du Grand Morillon ».



Extrait du Plan de site « Le Grand Morillon »

## 3. Présentation des études préalables

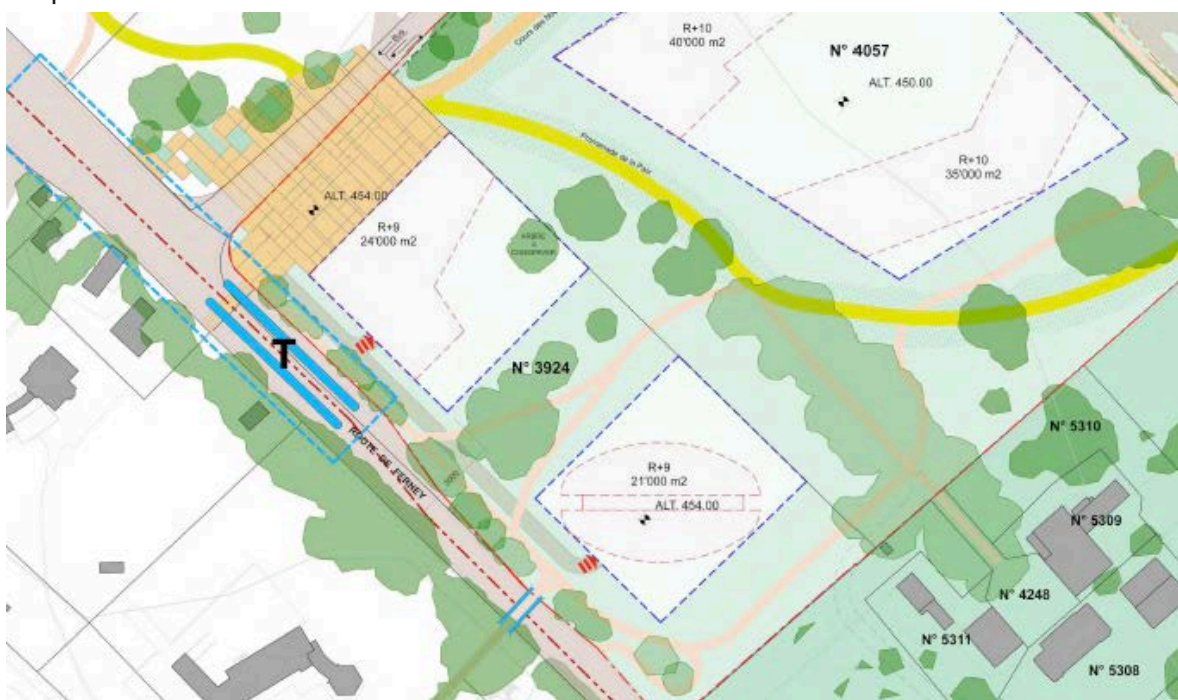
Les réflexions et études préalables à l'élaboration du PLQ « Cité internationale du Grand Morillon » sont présentées ici de façon chronologique, dans un souci de cohérence et de synthèse. Ces éléments sont bien entendu à compléter par les différents rapports qui accompagnent le PLQ et traitent des différentes thématiques de l'aménagement : mobilité, environnement, énergie, etc.

### 3.1. Chronologie des études

#### 2010 : Etude de valorisation des terrains de l'OIT

Les bureaux Frei-Stefani et Urbaplan ont réalisé en 2010 une image directrice et un programme de mise en œuvre pour la valorisation des terrains de l'Organisation Internationale du Travail.

Cette étude intègre la place de quartier figurant dans les planifications supérieures et identifie un potentiel d'environ 45'000 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher (SBP) sur le périmètre du présent PLQ.



Extrait de l'étude de valorisation des terrains de l'organisation internationale du travail



### 2013 : Etude de faisabilité, BASSICARELLA architectes

Le bureau d'architectes Bassicarella a conduit plusieurs études-test sur le périmètre de la « Cité internationale du Grand Morillon ».

Les différentes variantes permettent de relever un certain nombre de principes paysagers et urbanistiques structurants:

- une grande perméabilité visuelle et piétonne à travers le site ;
- des volumes alternés permettant de former une couture avec les grandes entités paysagères alentours ;
- une place faisant face au tram à l'angle route de Ferney – route des Morillons.

Leurs variantes proposaient 38'000 m<sup>2</sup> de SBP.



Maquettes et plans issus de l'étude de BASSICARELLA architectes

## 3.2. Diagnostic et enjeux

### Equipements (établissements publics, services et commerces)

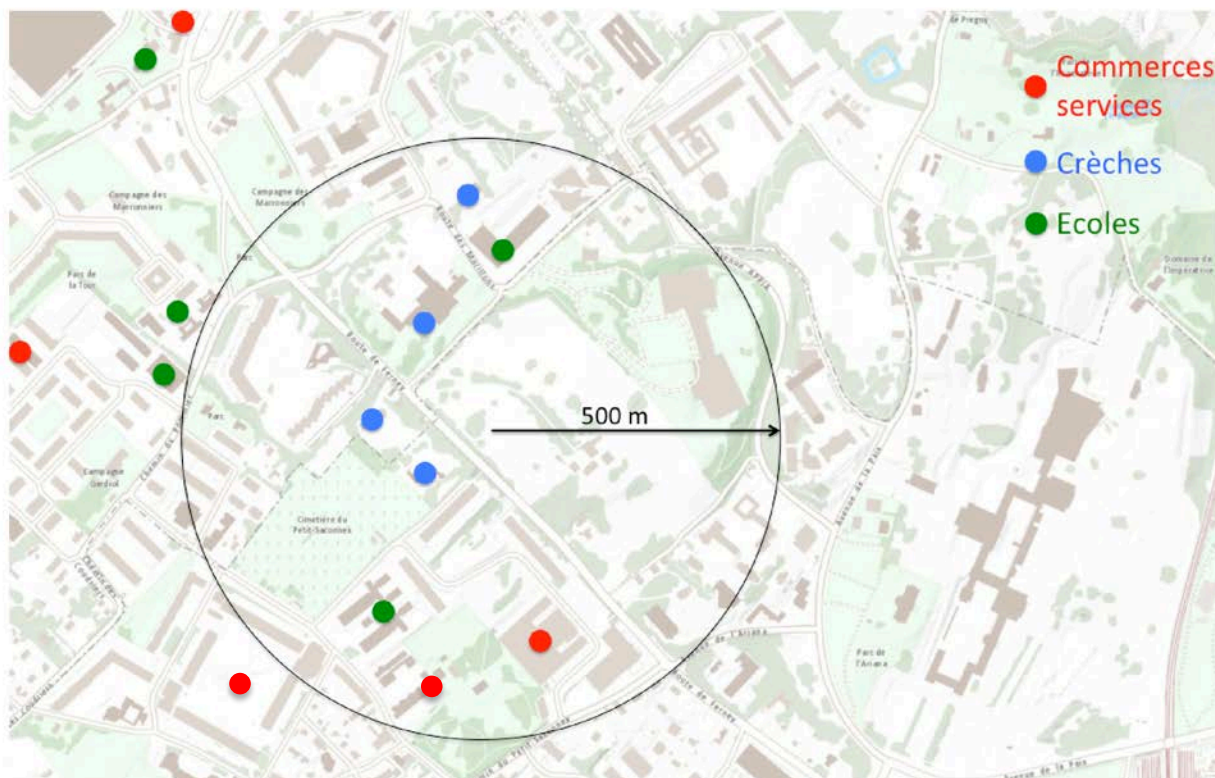


Schéma : localisation des équipements de proximité

Le voisinage du site de la « Cité internationale du Grand Morillon » est relativement pauvre en équipements et services. Des crèches et écoles se trouvent à proximité, mais les commerces et services manquent.

Avec les nouveaux arrivants sur le site, de nouveaux programmes (commerces, services de proximité) permettront de répondre aux besoins des habitants actuels et futurs du quartier.

### Patrimoine et paysage

#### Domaine du Grand Morillon

Le site du « Grand Morillon » fait l'objet d'un plan de site du fait de son importance patrimoniale. Les implantations sur le périmètre du PLQ « Cité internationale du Grand Morillon » respectent une mise à distance de 30 mètres par rapport aux bâtiments protégés.

#### Végétation

Le chemin d'accès au domaine du « Grand Morillon », bordée d'arbres majeurs, traverse la parcelle N° 5631. Les deux parcelles n° 5631 et 5632 sont largement arborisées.

Sur la parcelle N° 5631, un marronnier et un hêtre pourpre sont reconnus par la direction générale de l'agriculture et de la nature (DGAN) comme des arbres solitaires majeurs devant, dans la mesure du possible, être protégés.



Photo du hêtre pourpre par les « artisans de l'arbre » et du marronnier

Une étude a été conduite pour estimer l'état du hêtre pourpre. Sans être catégorique, cette étude relève que l'arbre souffre d'un champignon lui étant fatal à plus ou moins long terme (étude des artisans de l'arbre annexée). Comme le projet ne peut garantir sa conservation, un arbre majeur serait planté en pleine terre dans le périmètre du PLQ. Une zone de 20x20 mètres en pleine terre permettra le développement optimal de cet arbre majeur.

Un bosquet de pins noirs est situé sur les deux parcelles mais n'a pas de valeur particulière justifiant son maintien. Sa sauvegarde n'est pas impérative mais il pourrait être maintenu selon les projets.

Le marronnier, quant à lui, sera conservé et intégré à l'aménagement global paysager.

Une des particularités de la route de Ferney réside dans le caractère de la végétation qui la longe. De grands arbres surplombant la route se rencontrent de part et d'autre pour former un tunnel de verdure.

Le réaménagement de la route de Ferney, en particulier pour inclure le projet du tramway, nécessitera un élargissement de la route conduisant à la suppression de ces cordons boisés. Le PLQ prévoit pour ces travaux d'aménagement public un espace disponible permettant de reconstituer cette végétation marquante du site une fois le tram réalisé.



Route de Ferney, streetview, google maps

## Mobilité et accès

Les enjeux liés à la mobilité et aux accès au quartier peuvent être abordés selon plusieurs thématiques.



## Mobilité douce et transports publics

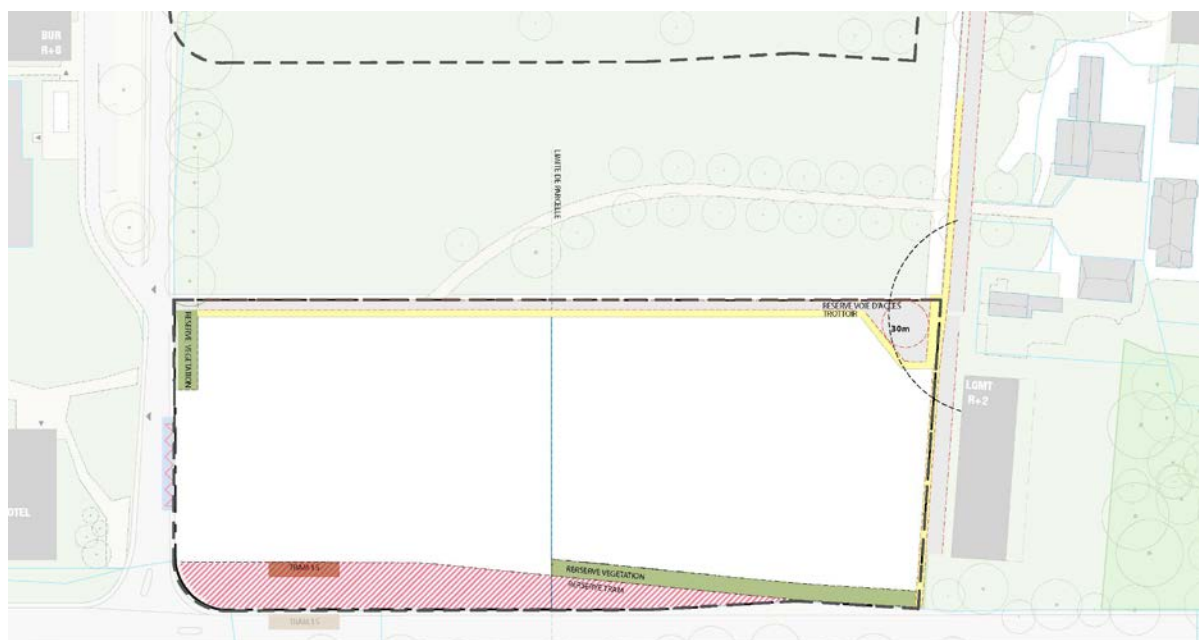
Une articulation performante des trajets courts (mobilité douce dans le quartier) et des trajets longs (tramway, bus) doit permettre de favoriser un report modal.

Le tramway et le bus offrent ainsi des alternatives performantes aux usagers du quartier. Les interfaces et les espaces publics sont conçus de façon à favoriser les liaisons.

Un maximum de continuités pour les piétons et les vélos sont développées pour assurer une perméabilité entre le futur quartier et les espaces alentours. La future « promenade de la Paix » passe par le quartier.

## Réseau routier et stationnement

Un nouveau chemin d'accès permettra aux usagers du quartier d'accéder aux parkings souterrains. Des chemins d'accès aux bâtiments existants et futurs du domaine du Grand Morillon seront aussi desservis par le chemin d'accès du PLQ. A l'intersection des deux voies d'accès, une zone carrossable élargie permettra le rebroussement. Le potentiel constructible de l'OIT pourrait aussi bénéficier de cet accès. Aucune autre route n'est prévue dans le quartier.



Emplacement du chemin d'accès et du point de rebroussement partagé avec le domaine du Grand-Morillon.

## Enjeux environnementaux

Les principales contraintes et opportunités relatives aux différentes thématiques environnementales sont les suivantes :

### Bruit / degrés de sensibilité

Conformément aux articles 43 et 44 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986 (RS 814.41 ; OPB), les degrés de sensibilité (DS) II et III sont attribués aux biens-fonds compris dans le périmètre du PLQ, selon les indications figurant sur le plan d'équipement, des contraintes et des domanialités.

Les façades des bâtiments de logements donnant sur la route de Ferney et la route des Morillons, indiquées sur le plan d'équipement, des contraintes et des domanialités, font l'objet de mesures (article 31 OPB) d'aménagement ou de construction afin de respecter les valeurs limites d'immission (VLI) du DS II. La façade d'activités donnant sur la route de Ferney ne fait pas l'objet de mesures car elle respecte les valeurs limites d'immission.

## Accidents majeurs

Un screening OPAM du tronçon 6a de la route de Ferney a été réalisé en octobre 2016 par CSD Ingénieurs SA afin d'évaluer l'incidence potentielle de cette infrastructure soumise à l'OPAM sur la réalisation du PLQ « Cité Internationale du Grand Morillon ».

Les bâtiments du PLQ étant situés dans les rayons de 0 - 50 et 50 – 100 mètres depuis le bord du tronçon 6a de la route de Ferney, le PLQ est en effet concerné par la problématique des risques induits sur le projet par la route de Ferney.

Les courbes de risque calculées pour les deux états étudiés, à savoir à l'horizon 2030 sans et avec PLQ mettent en évidence que la situation peut être considérée comme non problématique du point de vue de la protection contre les accidents majeurs, pour autant qu'aucun établissement sensible du point de vue de l'OPAM, c'est-à-dire accueillant des personnes difficiles à évacuer (crèche ou jardin d'enfants, école, EMS, résidence pour personnes âgées,...) ne soit inclus dans le périmètre de consultation de la route de Ferney.

## Protection des eaux

La problématique de la gestion des eaux pluviales et des eaux usées du PLQ « Cité internationale du Grand Morillon » a fait l'objet d'un schéma directeur de gestion des eaux (SDGE) établi en avril 2017 par CSD Ingénieurs SA.

Le raccordement des eaux pluviales du PLQ est prévu au droit de la route des Morillons ainsi qu'au droit du collecteur unitaire de la route de Ferney, dont la mise en séparatif est planifiée à l'état futur (horizon 2023) en lien avec la mise en service du tram.

Des mesures de rétention en toiture (80 % toitures végétalisées et stockantes) devront être intégrées sur le périmètre, afin de respecter les contraintes de rejets dans le réseau d'assainissement. Par ailleurs, la mise en œuvre de revêtements semi-perméables sera privilégiée autant que possible au droit des surfaces extérieures à dominance minérale.

Le périmètre du PLQ est situé à l'extérieur de toute nappe principale et de zone de protection des eaux souterraines. Selon les données du géoportail SITG, le secteur ouest du périmètre du PLQ est situé au droit de la nappe temporaire du Grand-Saconnex, présente à une profondeur d'environ 8.5 m et suit un gradient hydraulique dirigé vers le sud du périmètre.

Cette nappe ne présente aucun intérêt pour l'alimentation en eau potable et ne bénéficie d'aucune zone de protection des eaux.

Par ailleurs, aucun milieu aquatique à protéger n'est répertorié au droit et aux alentours directs du périmètre du projet. De ce fait, la réalisation du PLQ « Cité Internationale du Grand Morillon » n'engendrera aucun impact direct dans ce domaine. Le périmètre du projet est d'autre part situé à l'extérieur de toute zone de dangers liés aux crues ou à des risques d'inondations.

## 3.3. Lignes directrices

Sur la base des études-tests réalisées préalablement ainsi que des contraintes liées à la mobilité et aux enjeux patrimoniaux, les principes directeurs pour l'aménagement du quartier sont décrits ci-dessous.

### La charpente des espaces publics

Ce sont les espaces ouverts qui, à travers leur forme, leur vocation et leur statut, structurent l'aménagement du futur quartier. Cette charpente des espaces publics permet de hiérarchiser les différents espaces et d'organiser les futures constructions.

L'intégration du futur quartier dans un contexte élargi a guidé l'organisation des espaces



ouverts dans le but de relier, d'assurer des transitions et de répondre à des enjeux spatiaux différenciés selon les situations locales.

### La place

Le PDQ Jardin des Nations propose une place en lien direct avec le bus et le tram. Cette place est un élément structurant qui devient la porte d'entrée du quartier, animée par des activités aux rez-de-chaussée des constructions qui la bordent.

### Le mail piéton

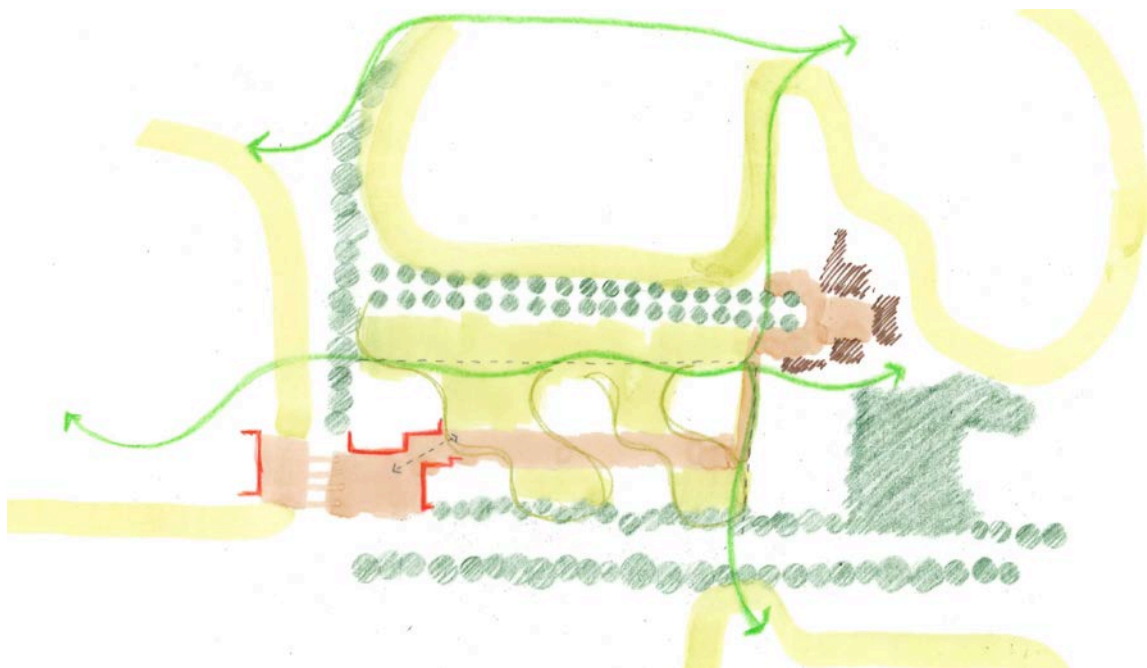
Le mail piéton relie la place à la limite avec le domaine du Grand Morillon en traversant les deux parcelles. C'est un espace majoritairement destiné aux usagers du quartier, qui dessert tous les bâtiments. Il est dédié aux modes doux mais permet aussi d'assurer l'accessibilité des véhicules d'urgence. Il constitue une portion de la future voie verte, la Promenade de la Paix.

### Le front de la route de Ferney

Le front de la route de Ferney est un espace particulièrement difficile à définir tant que le projet du tramway n'est pas connu. C'est l'emprise et le dessin de ce projet qui permettront de traiter la transition entre le quartier et la route de Ferney. Il est important cependant de traiter les aménagements paysagers de ce segment avec beaucoup d'attention. En effet, le décrochement entre la topographie du site et de la route de Ferney et la relation des fronts des différents bâtiments à la route devront faire l'objet d'un travail particulier. Un cheminement piéton et un cordon boisé devront prendre place dans cet espace.

### Les jardins

Entre les différentes constructions se trouvent des espaces végétalisés, partagés entre les usagers du quartier. Ils assurent la couture avec les grandes entités paysagères alentours. Ils incluent des espaces de détente pour tous.



*Schéma de la charpente des espaces extérieurs et des entités paysagères*

### 3.4. Les programmes

Les différents maîtres d'ouvrage ont précisé leurs besoins en termes de surfaces totales et de surfaces attribuées aux différentes fonctions. C'est sur la base de ces surfaces que les scénarios de développement ont été étudiés.

Un certain nombre d'éléments du programme ne sont pas encore connus de manière précise aujourd'hui. En particulier, les programmes des rez-de-chaussée feront l'objet d'études ad hoc afin de déterminer quels sont les besoins liés aux types d'usagers afin qu'ils complètent l'offre déjà présente sur un périmètre élargi.

MSF				TERRA CASA			IHEID		
		MSF 1	MSF 2						
TERTIAIRE	bâtiment de bureau	8'500m <sup>2</sup>	4'900m <sup>2</sup>	LOGEMENTS	80 logements	8'000m <sup>2</sup>	LOGEMENTS ETUDIANTS	600 - 800 lits	12'000m <sup>2</sup>
LOGISTIQUE	stockage, ...	?	?	sans objet	/	/	APPARTEMENTS appartements, ...	une petite centaine de logements	4'800m <sup>2</sup>
TERRASSE	-	?	?	DETENTE, ESPACES VERTS	-	?	ESPACES DE TRAVAIL Rez-de-chaussée ou étages inférieurs	- salle(s) d'étude salles de réunion	700m <sup>2</sup> 500m <sup>2</sup> 200m <sup>2</sup>
RESTAURATION	service de jour 300 places	500m <sup>2</sup>	300m <sup>2</sup>	SCENARIO 1 composé, par exemple, de :	-	1'000m <sup>2</sup>	SCENARIO 1	-	1'500m <sup>2</sup>
REUNIONS & CONFERENCE	200 places	?	/	HALIE-GARDERIE :	80 places	800m <sup>2</sup>	SERVICES :	buanderies + ateliers	300m <sup>2</sup>
HALL	-	500m <sup>2</sup>	300m <sup>2</sup>	SHOP - CAFE - SNACK :	type station-service	200m <sup>2</sup>	SPORT :	fitness + terrain multisports	750m <sup>2</sup>
		9'500m <sup>2</sup>	5'500m <sup>2</sup>				FETES / RENCONTRES :	pub + cuisine + salle poly. + jeux	450m <sup>2</sup>
						9'000m <sup>2</sup>			24'000m <sup>2</sup>

### 3.5. Les scénarios de développement

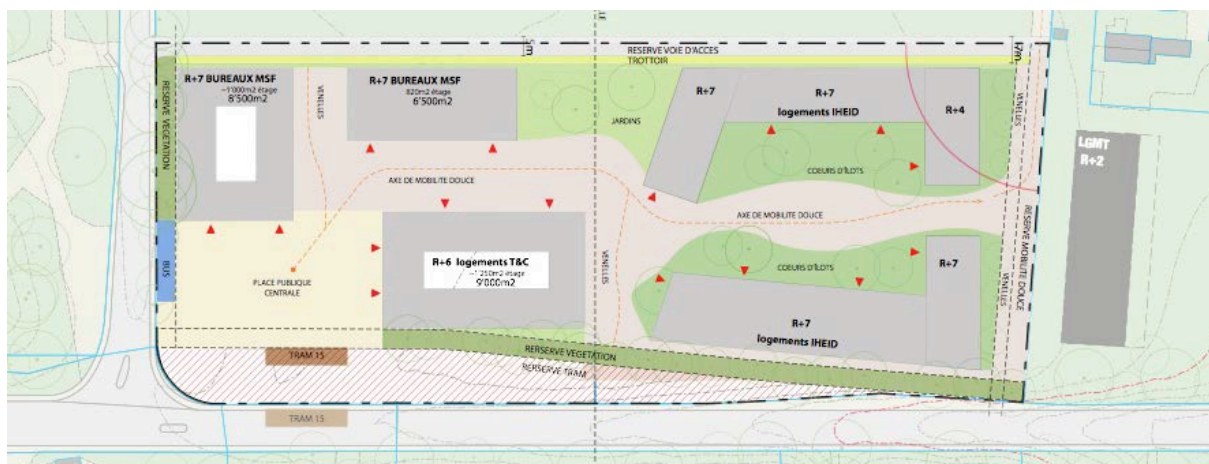
A partir de cette charpente des espaces publics et de ces principes, plusieurs variantes ont été déclinées afin de tester la capacité de cette structure à articuler des formes urbaines variées tout en offrant des qualités pour le futur quartier et les habitations existantes.

La parcelle N° 5631 accueillera du logement traditionnel et un bâtiment dédié à des activités. Ce bâtiment pourra être réalisé en deux phases. La parcelle N° 5632 accueillera quant à elle du logement pour étudiants internationaux et du logement académique.

Ces différentes variantes ont servi à tester les emplacements des différents programmes, les géométries appropriées aux espaces publics et les morphologies bâties.



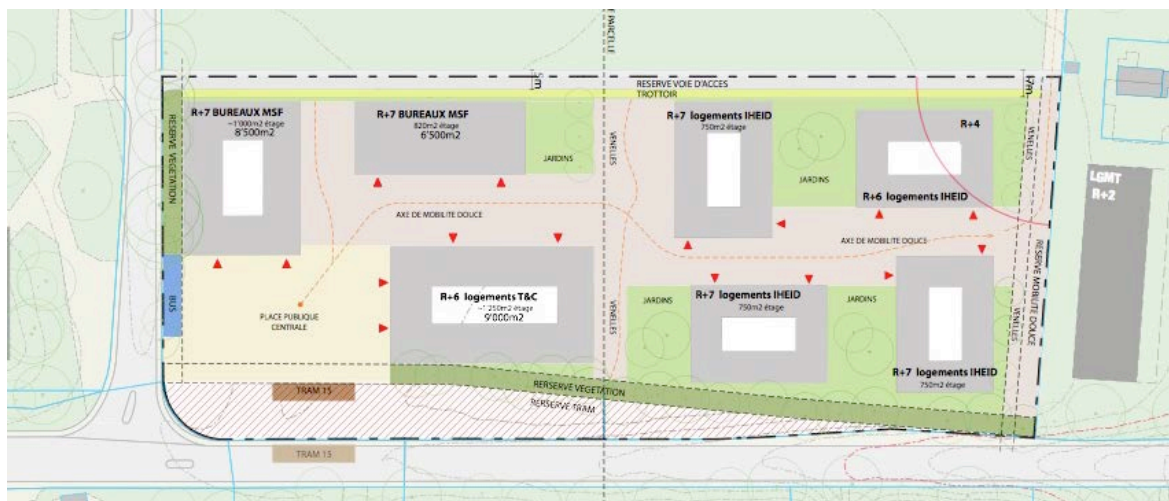
## Variante 1



Parcelle N° 5631 : le programme d'activité se situe au nord-est de la parcelle et est réparti dans deux bâtiments correspondant aux deux phases de réalisation. Le programme de logement traditionnel se situe le long de la route de Ferney.

Parcelle N° 5632 : le programme de logement académique et pour étudiants internationaux est réparti dans deux grands volumes formant un îlot.

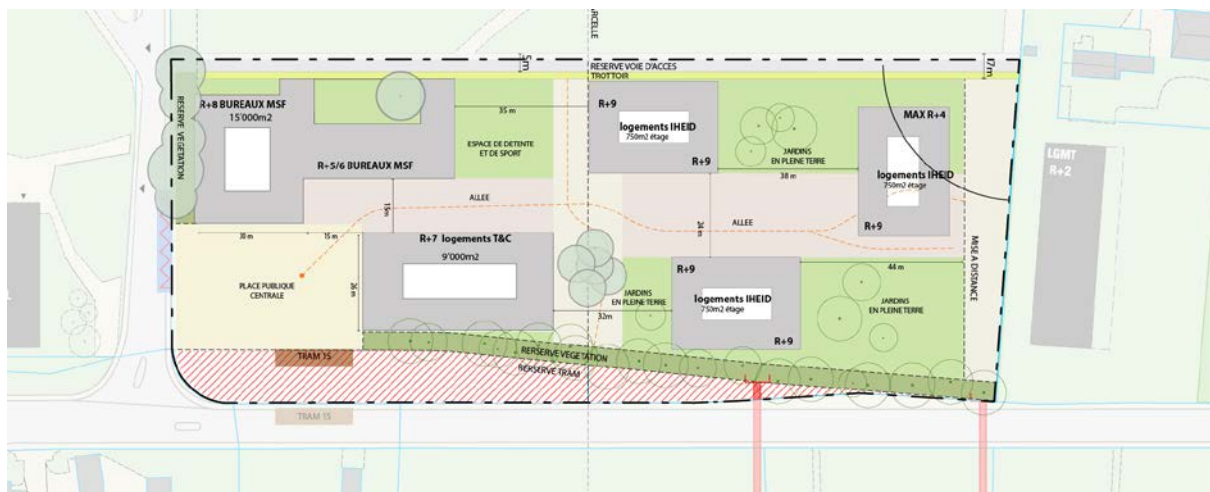
## Variante 2



Parcelle N° 5631 : idem.

Parcelle N° 5632 : le programme de logement académique et pour étudiants internationaux est réparti dans quatre volumes implantés de manière à rompre la linéarité du mail piéton central et à dégager des espaces intermédiaires de type jardins entre les bâtiments.

### Variante 3

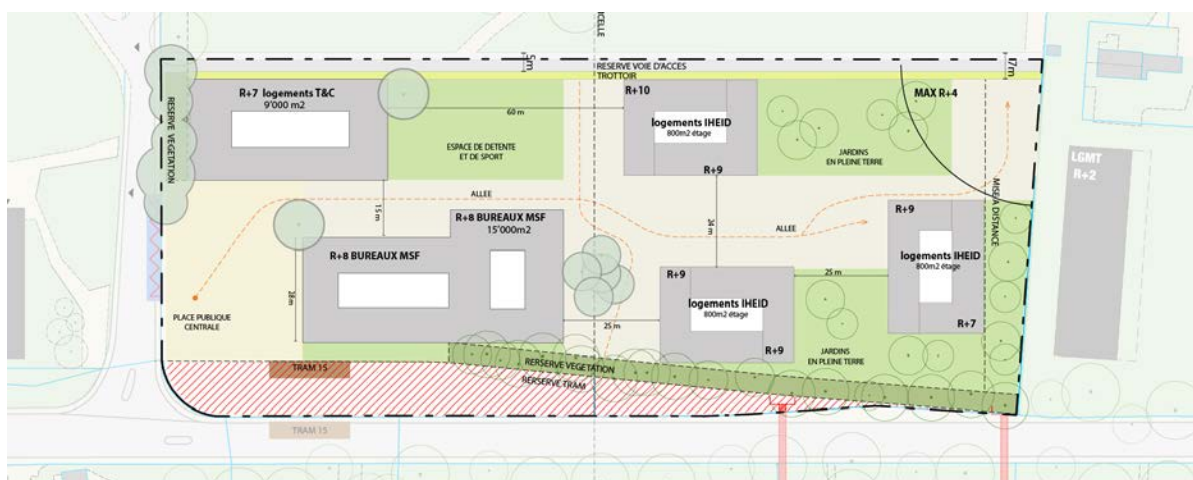


Parcelle N° 5631 : le programme d'activités se situe au nord-est de la parcelle et se trouve dans un même volume articulé en deux parties correspondant aux deux phases de réalisation. Le programme de logement traditionnel se situe le long de la route de Ferney.

Parcelle N° 5632 : le programme de logement académique et pour étudiants internationaux est réparti dans trois volumes implantés de manière à rompre la linéarité du mail piéton central et à dégager des espaces intermédiaires de type jardins entre les bâtiments.

La répartition des programmes des variantes 1, 2 et 3 ne semblait pas appropriée car le bâtiment de logement bénéficierait à être plus éloigné des nuisances de la route de Ferney alors que le bâtiment d'activité gagnerait davantage de visibilité en se localisant de plein pied face au tram.

### Variante 4

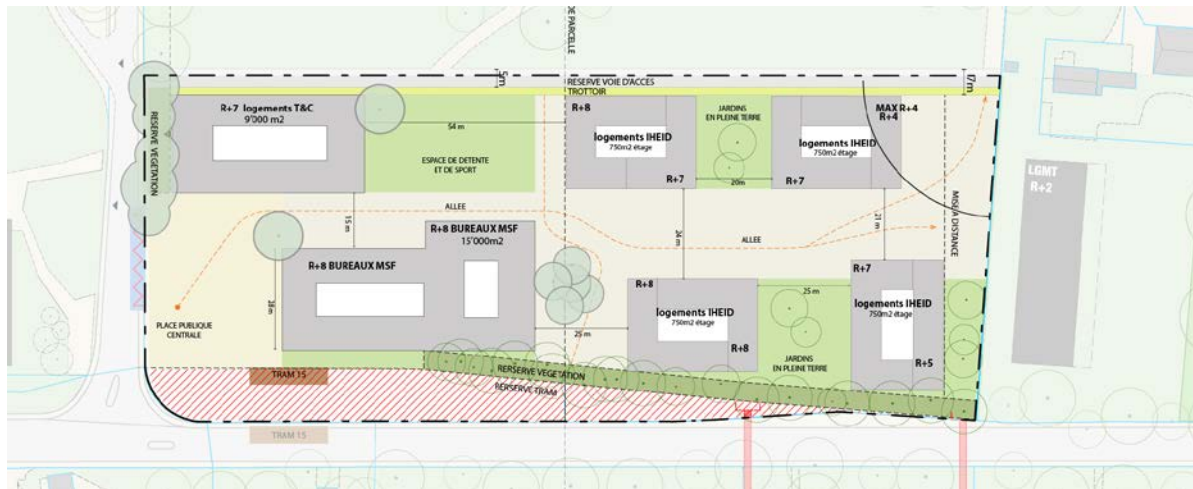


Parcelle N° 5631 : le programme de logements traditionnel se situe au nord-est de la parcelle et est concentré dans un seul bâtiment. Le programme d'activités est logé au sein d'un bâtiment articulé en deux parties correspondant aux deux phases de réalisation et se situe le long de la route de Ferney.

Parcelle N° 5632 : le programme de logement académique et pour étudiants internationaux est réparti dans trois volumes implantés de manière à rompre la linéarité du mail piéton central et à dégager des espaces intermédiaires de type jardins entre les bâtiments. Le bâtiment le plus proche du domaine du Grand Morillon respecte une plus grande mise à distance vis-à-vis des bâtiments patrimoniaux.



## Variante 5

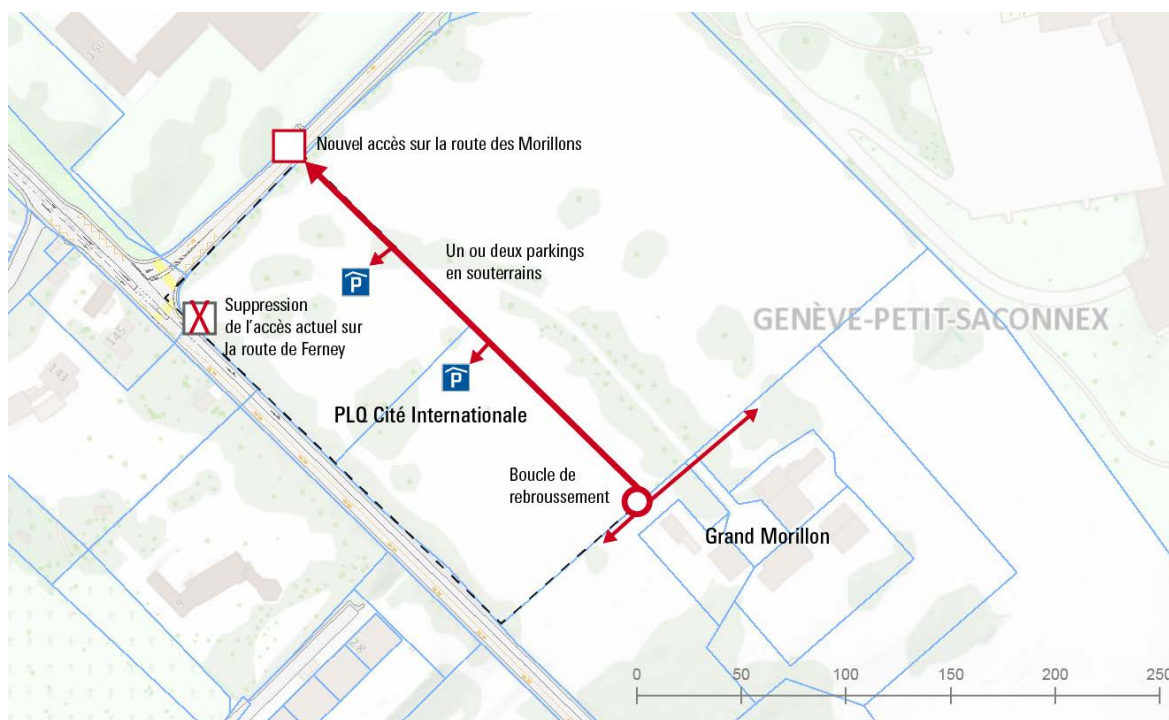


Parcelle N° 5632 : le programme de logements académiques et pour étudiants internationaux est réparti dans quatre volumes implantés de manière à rompre la linéarité du mail piéton central et à dégager des espaces intermédiaires de type jardins entre les bâtiments.

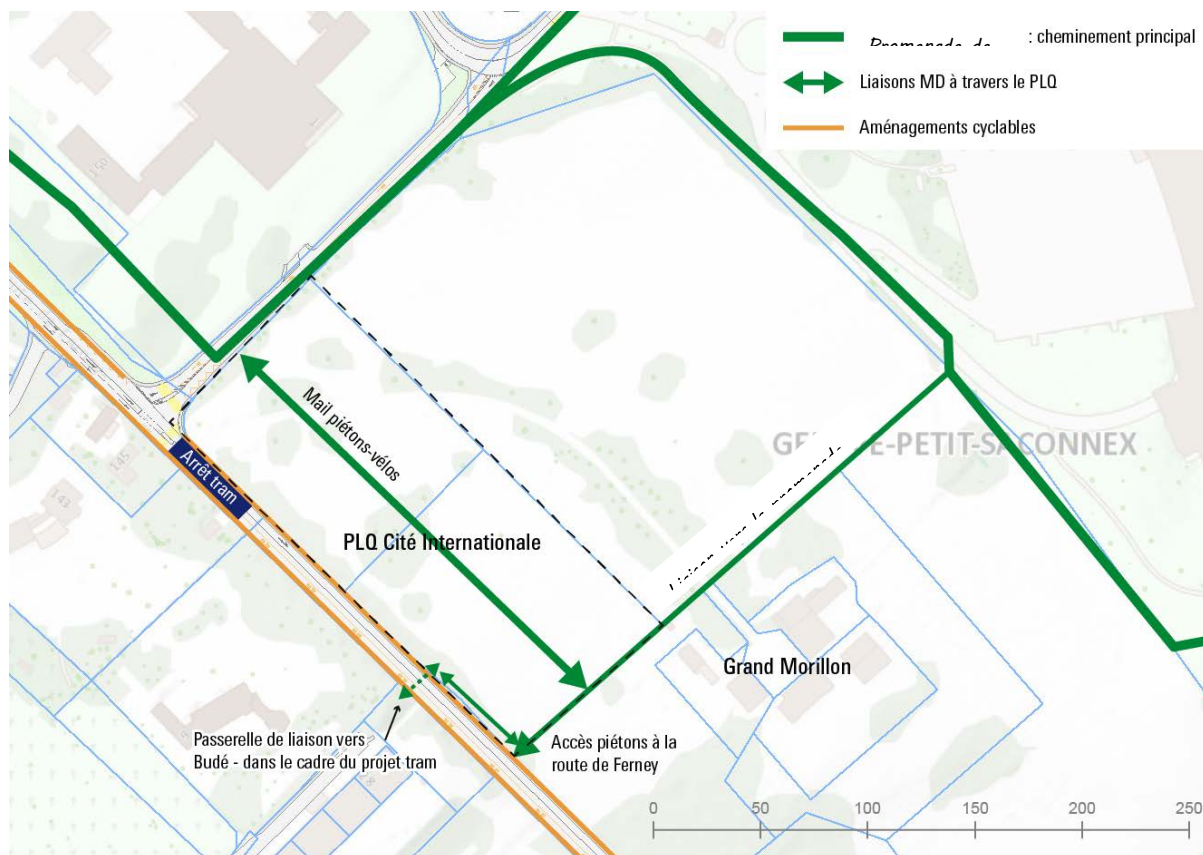
Cette dernière variante rassemble la majorité des éléments qui ont été conservés pour l'élaboration de l'avant-projet de PLQ.

## 3.6. Les principes de mobilité

### Accessibilité

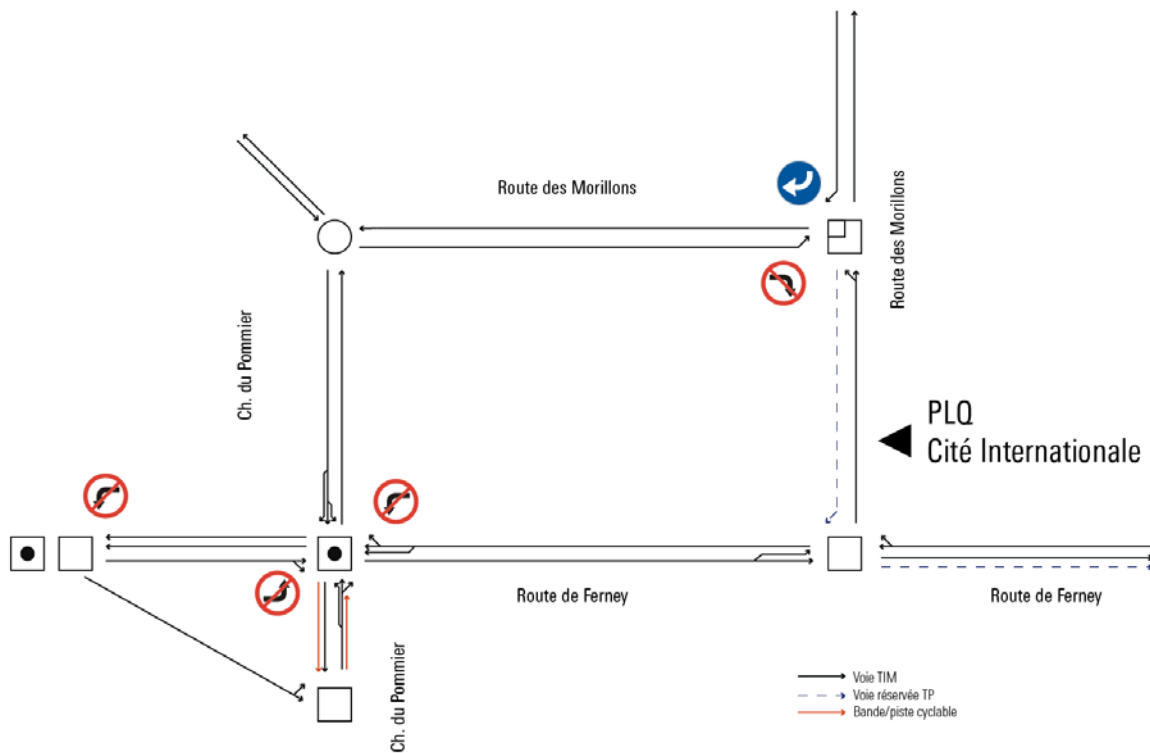


Accès motorisés



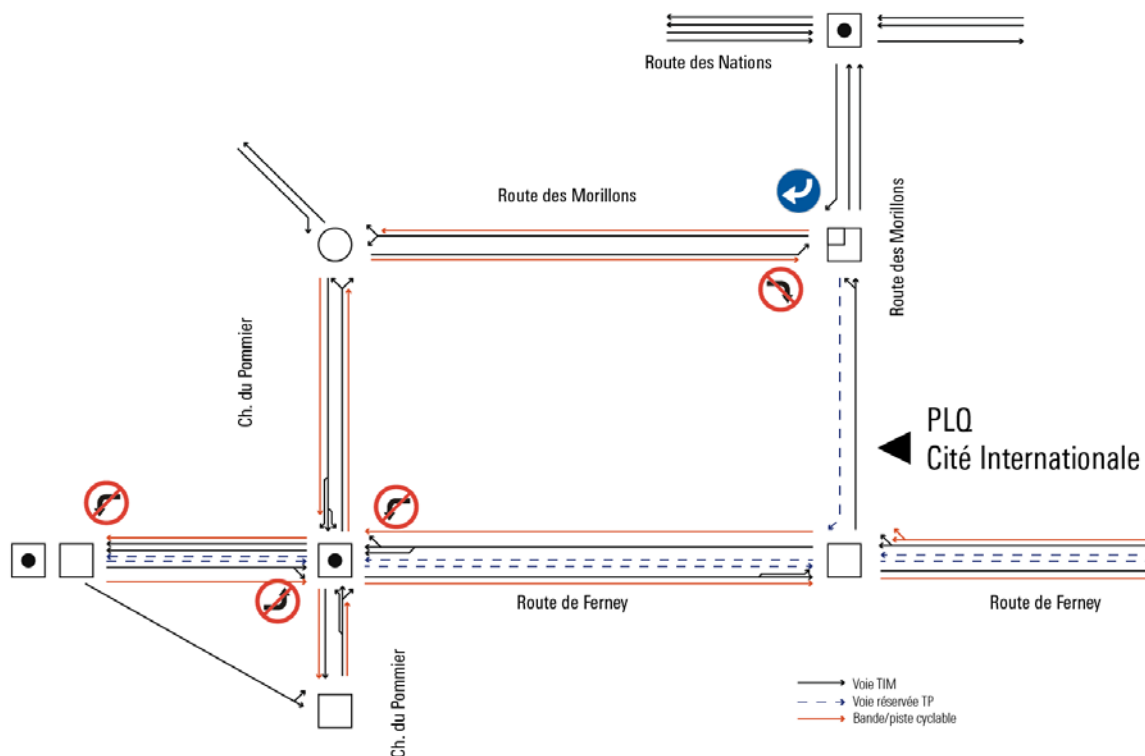
Accès mobilité douce

### Plan des voies (situation actuelle – 2016)



Plan de charge TJM, source : EIE – PLQ – Parcelle COE - juin 2016

## Plan des voies (situation avec projet – 2030)



A cet horizon, la route des Nations sera réalisée, ainsi que la mise en service du tram sur la route de Ferney. Ces deux éléments impliquent des modifications importantes des voies avec la mise en place de voies réservées au tram et de bandes cyclables sur la route de Ferney, d'aménagements cyclables sur la route des Morillons et le chemin du Pommier.

Le PLQ Cité Internationale prévoit la construction de 48'000 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinée pour les 2/3 à des logements et 1/3 à des activités.

L'entrée motorisée au site se fera par un nouveau chemin d'accès en bordure de parcelle et permettra également d'assurer l'accessibilité aux parcelles voisines du Grand Morillon. Un nouvel accès sera créé à cet effet sur la route des Morillons, alors que l'accès actuel sur la route de Ferney sera supprimé.

Les gabarits nécessaires à l'élargissement de la route de Ferney, dans le cadre de la réalisation du tram, ont été réservés.

Le réseau routier tel que projeté à l'horizon 2030 est à même d'absorber les charges de trafic générées par le projet. La capacité des carrefours a été vérifiée, le fonctionnement des carrefours à l'horizon 2030 est satisfaisant.

Les trois maîtres d'ouvrage sur le site sont intéressés à participer au plan de mobilité du secteur des Organisations Internationales dont l'objectif est de limiter l'utilisation de la voiture pour les déplacements pendulaires. Les mesures complémentaires déterminées dans ce cadre devraient ainsi permettre de réduire la part modale de la voiture et d'améliorer les conditions de circulation dans le secteur.



# 4. Projet

## 4.1. Le parti d'aménagement retenu

Ces différentes variantes ont permis de tracer les grandes orientations sur la base desquelles le PLQ a été établi.

### Implantations

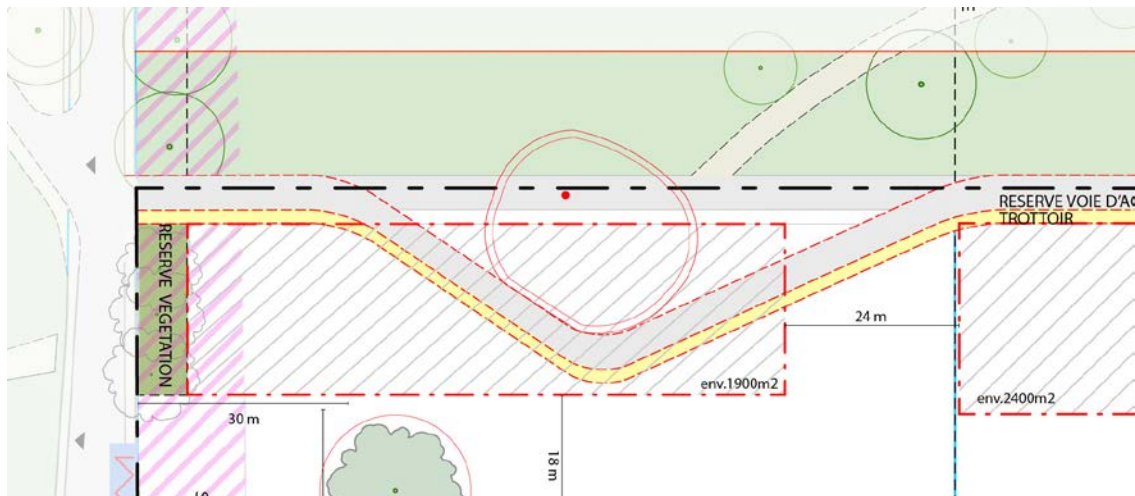
Il est encore aujourd'hui difficile de définir catégoriquement les formes urbaines des différents volumes. Chacun des trois maîtres d'ouvrage organisera un concours d'architecture. Dans cette perspective, le PLQ cherche à laisser de la flexibilité aux architectes. Les principes fixés sont les suivants :

- Le bâtiment d'activité (aire d'implantation B), siège de « Médecins sans frontières » se situe face à l'arrêt du tramway, le long de la route de Ferney de manière à leur donner un maximum de visibilité.
- Le bâtiment de logements standards (aire d'implantation A), ouvrage de la fondation Terra et Casa, du côté du chemin d'accès du côté de la parcelle n°4057. Ces logements sont ainsi plus éloignées des sources potentielles de nuisances (bruit, pollution, risques majeurs).
- Ces deux bâtiments encadrent et tiennent la place. Leurs rez-de-chaussée actifs animent cet espace public.
- Les bâtiments de logement académique et pour étudiants internationaux (aire d'implantation D) surplombent la route de Ferney alors que les bâtiments abritant des logements identiques (aire d'implantation C) se situent du côté du chemin d'accès.
- Le mail piéton central, colonne vertébrale du quartier, ne se veut pas linéaire mais rythmé par des implantations et des morphologies bâties différenciées.

### Principes liés au patrimoine végétal et bâti

- Le bâtiment de logement pour étudiants internationaux ou logement académique situé du côté des bâtiments protégés du domaine du Grand-Morillon se tient à une distance d'au moins 30 mètres.
- Le marronnier, de par son emplacement et son statut d'arbre solitaire majeur, constitue une plus-value qualitative pour le quartier et est conservé. Son emplacement au croisement de la place et du mail marque l'entrée dans le quartier.
- Du fait de nombreuses contraintes, la sauvegarde du hêtre pourpre ne peut pas être garantie. Le chemin d'accès devant passer le long de la limite parcellaire, celui-ci rentre en conflit avec l'arbre majeur. Son contournement impliquerait une emprise considérable de la voie sur la parcelle 5631. Par ailleurs, son état sanitaire le condamne à long terme. Selon les recommandations de la DGAN, le PLQ garantit une zone de réservation de 20x20 mètres en pleine terre permettant la plantation et le développement d'un arbre solitaire afin qu'il puisse acquérir au fil du temps, les caractéristiques de l'arbre supprimé. Cela implique que dès la plantation, la surface dédiée à l'arbre soit protégée d'autres usages, notamment pour assurer le

développement d'un système racinaire sain. Le choix de l'essence devra être validé par la DGAN. Les sols mis à disposition devront être de bonne qualité.

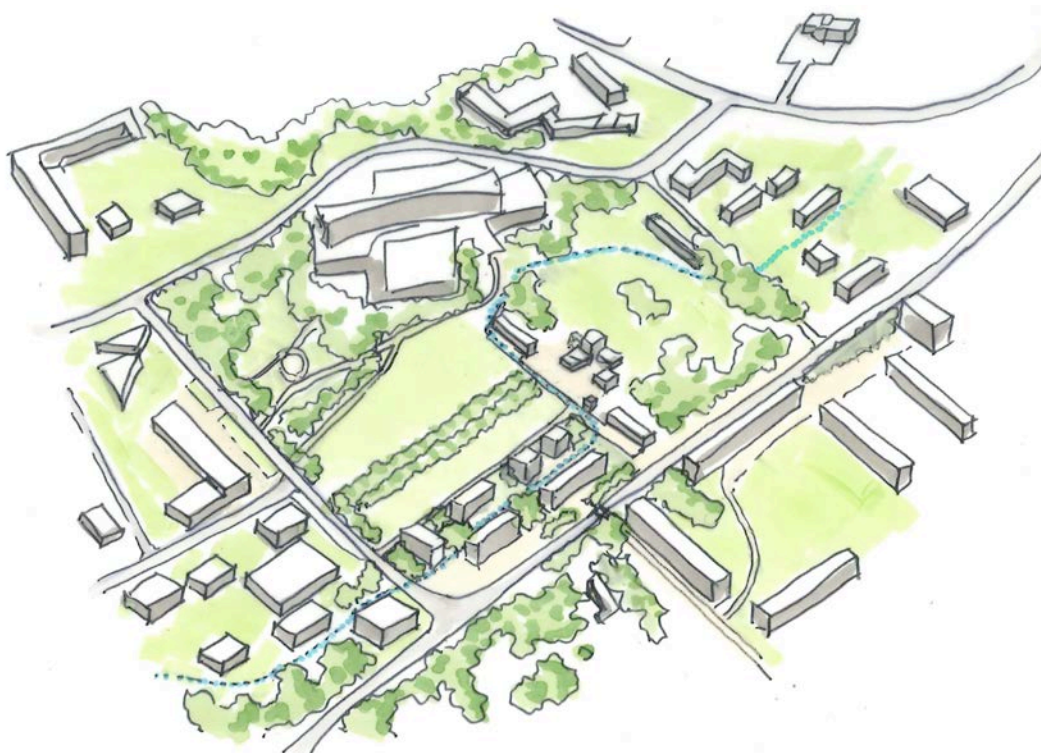


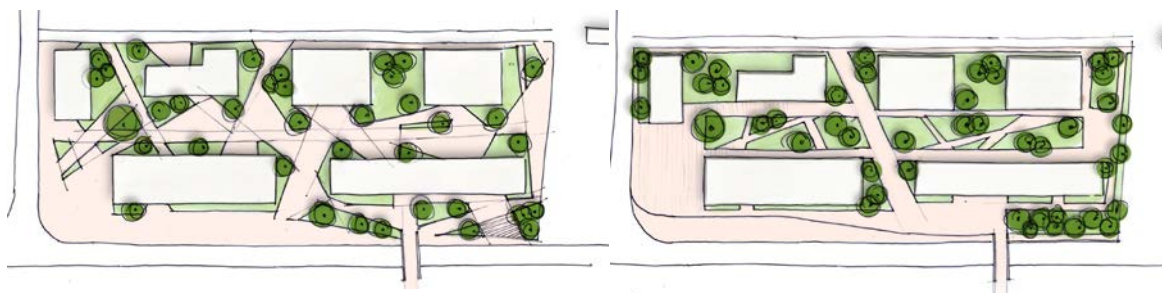
Axonométrie de l'intégration de la cité internationale du Grand Morillon dans le Jardin des Nations en mutation

### Espaces extérieurs

Le caractère des espaces extérieurs sera traité lors du concours des aménagements extérieurs, lorsque les résultats des concours d'architecture seront connus, afin de créer du liant entre les bâtiments, leur contexte et donner une unité à ce nouveau quartier.

La cité internationale du Grand Morillon est indéniablement un nouveau morceau de ville, mais son intégration dans un contexte d'exception, le Jardin des Nations, requiert un travail fin de couture entre le contexte et les nouveaux développements. Les inconnues quant au futur des parcelles arrières, du côté du BIT, demandent une attention particulière, notamment le long de la voie arrière.





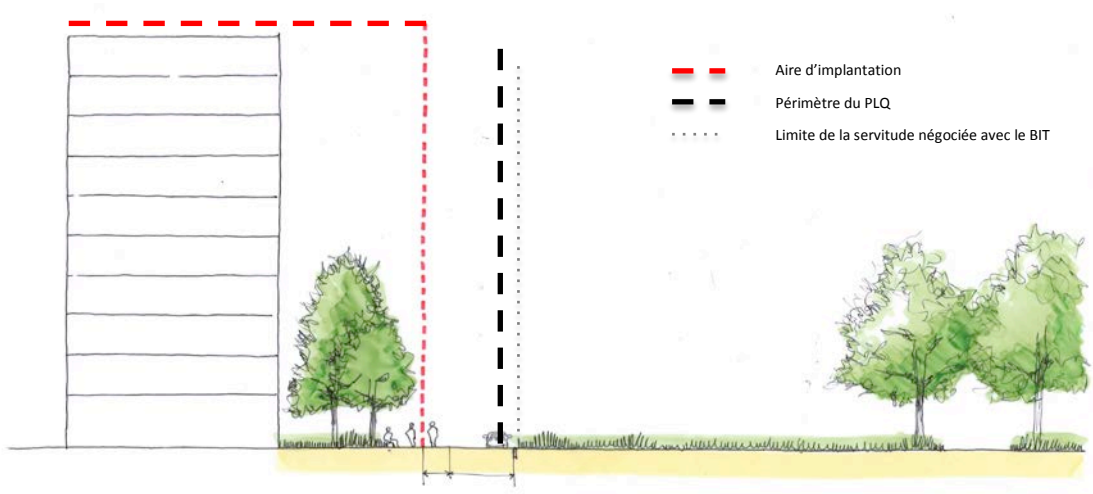
Illustrations de possibles pour les aménagements extérieurs : un traitement uni par des géométries fortes ou un traitement plus classique avec un mail largement planté



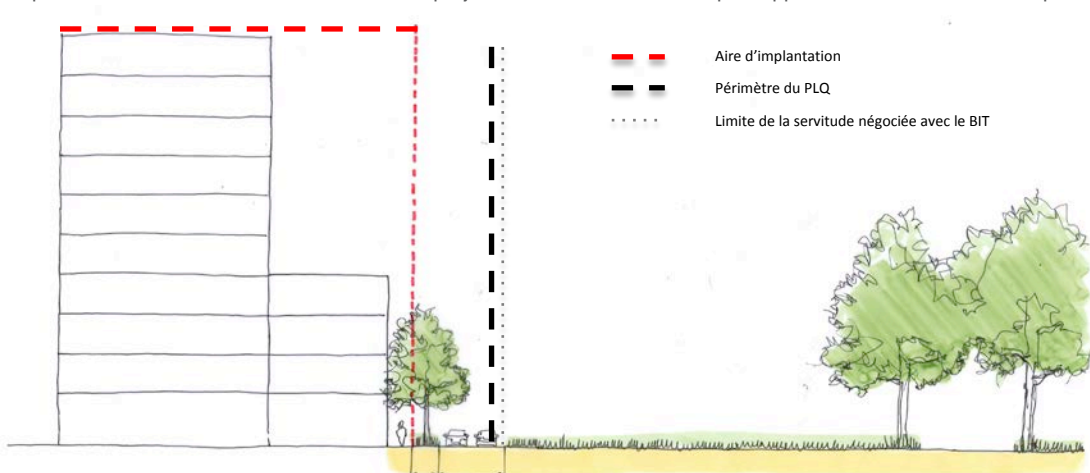
La dimension minimale de cette voie étant de 7 mètres pour une circulation motorisée à double sens et une circulation pour les piétons ou de 5 mètres pour une circulation mixte, celle-ci devra faire l'objet d'un travail pour éviter un traitement trop routier. Différentes variantes sont possibles. L'espace à disposition variera aussi en fonction des projets lauréats des concours qui pourraient libérer davantage d'espace pour un traitement plus qualitatif.

Par exemple, un projet d'architecture implanté en limite d'aire d'implantation permettrait uniquement une voie de circulation, qu'elle soit mixte ou séparant les flux. Une implantation de bâtiment en retrait d'une dizaine de mètres permettrait un réel traitement paysager de cette limite (voir coupe ci-avant). Un bâtiment implanté légèrement en retrait de l'aire d'implantation (variante illustrée sur le PLQ), permettrait d'ajouter un cordon planté qui accompagnerait cette voie pour renforcer son accroche au contexte (voir coupe ci-après).





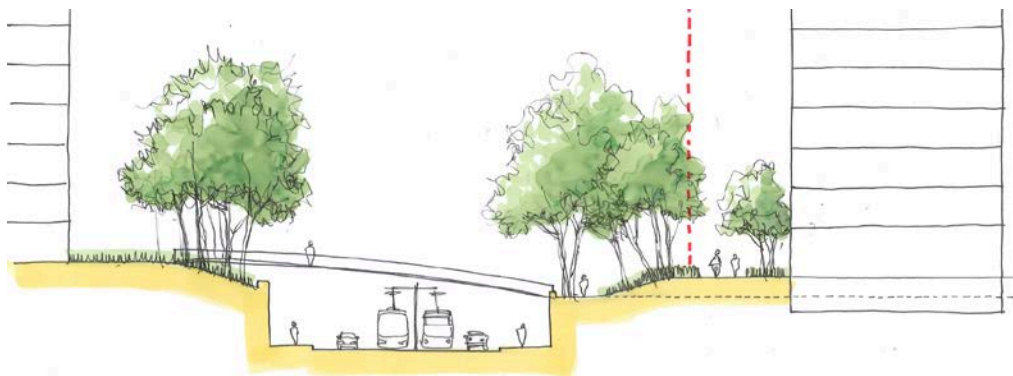
Coupe sur le chemin d'accès dans le cas d'un projet d'architecture en retrait par rapport à la limite de l'aire d'implantation



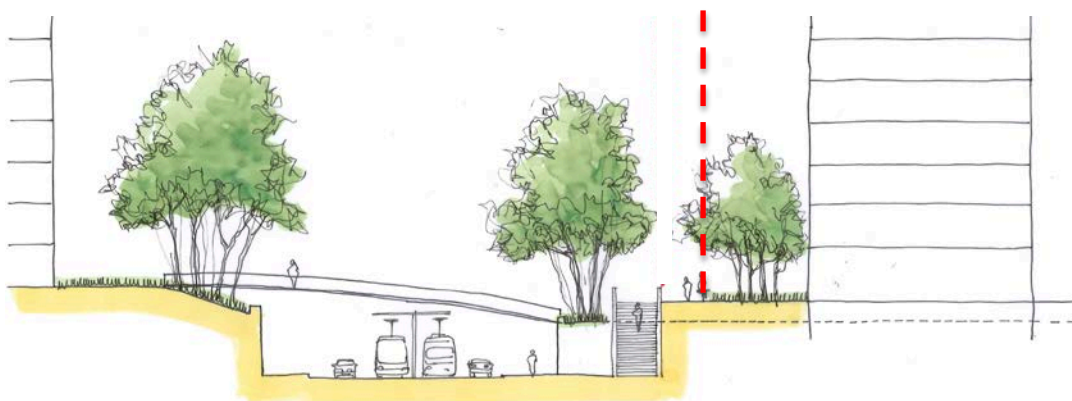
Coupe sur le chemin d'accès dans le cas d'un projet d'architecture légèrement en retrait par rapport à la limite de l'aire d'implantation

Du côté de la route de Ferney, l'inconnue quant au projet du tram ne nous permet pas à ce stade d'avoir une image précise du traitement de l'espace entre la route de Ferney connue aujourd'hui et la limite des aires d'implantation B et D. Selon les projets d'architecture, l'emprise du tram, et les volontés de la ville de Genève de relier ou non la route au périmètre du PLQ au niveau de l'aire D, les possibilités de traitement peuvent passablement varier.

Les coupes ci-dessous illustrent des possibles :



Route de Ferney : positionnement nouveau mur de soutènement, reconstitution cordon boisé et voie de mobilité douce



Route de Ferney : Escalier parallèle à la route de Ferney permettant de rejoindre le périmètre du PLQ et la passerelle, reconstitution d'un cordon boisé possible dans le cas où le bâtiment est implanté suffisamment en retrait pour permettre le passage d'une voie de mobilité douce

## 4.2. Les principes réglementaires

### Espaces extérieurs

Les espaces extérieurs et leur hiérarchie structurent la forme du développement urbain et assurent son intégration dans le contexte environnant. Ils jouent un rôle majeur de « liant » entre les différents bâtiments issus de plusieurs concours d'architecture. Un concours pour les espaces publics permettra de déterminer un projet d'ensemble pour les aménagements extérieurs.

Ces espaces extérieurs regroupent des espaces aux statuts fonciers différents (domaine public et domaine privé avec servitudes de passage public, notamment) qui induisent des règles de gestion et d'accessibilité spécifiques.

#### Espaces extérieurs majoritairement minéraux (art. 8)

Les espaces extérieurs majoritairement minéraux sont localisés en plan et le règlement précise les grandes lignes de leur aménagement. Ils se distinguent en deux espaces : la place et le mail piéton. La détermination de leurs usages précis est laissée à l'étude d'ensemble des espaces publics (art. 5).

La place : faisant face à l'arrêt du tramway et du bus, la place est l'espace extérieur le plus public du quartier. Sa géométrie est tenue par les fronts des bâtiments qui l'encadrent et celle-ci mène au mail piéton.

Le mail piéton : est majoritairement dédié aux usagers du quartier. De manière à y concentrer la circulation piétonne et cycliste, on y trouve la majorité des accès aux bâtiments (art. 15). Une servitude de passage public (art. 28) dont le tracé devra être précisé permet à tous d'emprunter le mail piéton.

#### Espaces extérieurs majoritairement végétaux (art. 9)

Les espaces extérieurs majoritairement végétaux sont localisés en plan et le règlement précise les grandes lignes de leur aménagement.

Ces espaces correspondent à tout ce qui n'est ni espaces extérieurs majoritairement minéral, ni rue, ni bâti.

Afin d'assurer des traversées piétonnes empruntables par tous, des servitudes de passage public (art. 28) traversent certains de ces espaces. La détermination de leurs usages précis est laissée à l'étude d'ensemble des espaces publics (art. 5).

**Arbres à planter, à sauvegarder (art. 10) et arbres pouvant être abattus (art. 11)**

Tous les espaces extérieurs du périmètre peuvent être plantés, mais le type de végétation et leurs emplacements varieront en fonction de la nature du sol (sur dalle ou en pleine terre) ainsi que de leur caractère (majoritairement végétalisé ou majoritairement minéral). Leurs localisations seront à préciser également lors de l'étude d'ensemble (art. 5).

Les arbres pouvant être abattus sont considérés comme tels car ils rentrent en conflit avec les implantations des bâtiments. Leur conservation est à favoriser dans la mesure du possible si les bâtiments le permettent. Le cas du bosquet de pins noirs est notamment à préciser. Ce bosquet a une certaine valeur patrimoniale en tant qu'ensemble. L'ensemble d'arbres composant le bosquet a été classé comme arbres pouvant être abattus car il y a un conflit entre les aires d'implantation et les couronnes de certains arbres du bosquet. En cas d'abattage d'un ou de plusieurs éléments, il est possible que les arbres voisins ne puissent pas survivre.

Les arbres abattus en raison des nouvelles constructions, autres que la végétation à conserver figurant en plan, sont compensés sur le périmètre du PLQ. Les arbres abattus en raison du réaménagement de la route de Ferney ne sont pas compensés sur le périmètre du PLQ. Leur abattage est subordonné au projet du tram et n'est pas à la charge des constructeurs. Les arbres illustrés sur le plan d'aménagement le long de la route de Ferney constituent un principe. Leur localisation sera définie suite à l'élargissement de la route en coordination avec l'IHEID.

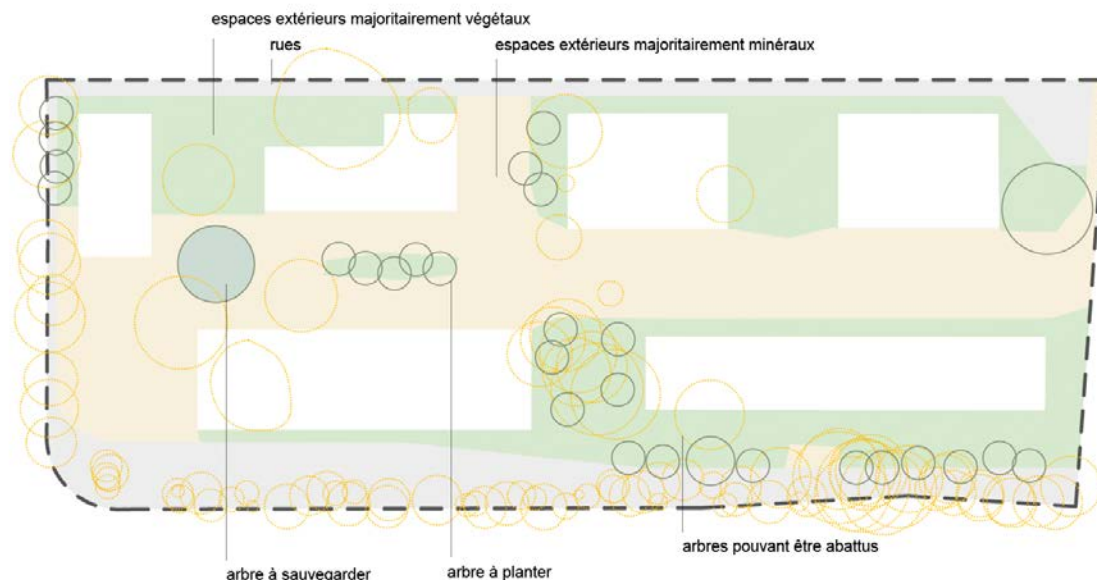


Schéma des espaces extérieurs



## Bâti

Les constructions sont implantées de façon à délimiter les espaces extérieurs et leurs gabarits sont différenciés de façon à assurer une continuité avec les quartiers environnants.

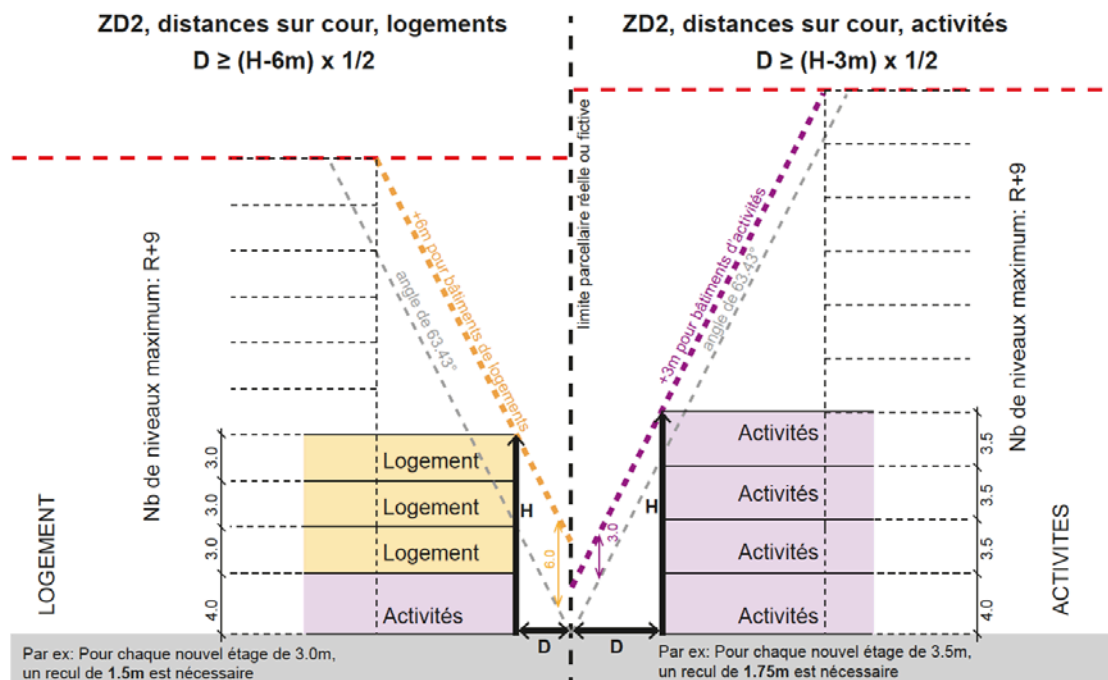
Des aires d'implantation flexibles garantissent la structure des espaces extérieurs, mais aussi des variations d'épaisseurs et des décrochements en fonction des différents projets et des contraintes (OPB, LGZD, AEAI). Les aires A, C et D permettent à un ou plusieurs bâtiments de s'implanter selon les résultats des concours d'architecture.

## Implantation, gabarits (art. 12)



Gabarits et distances des implantations illustrées

A l'intérieur du quartier, les gabarits peuvent atteindre R+9 au maximum. Entre bâtiments au sein du périmètre, les règles de la Loi sur les constructions et les installations diverses (LCI) pour la zone 2 (art. 23, 36, 45) s'appliquent. Plus les constructions s'éloignent, plus elles peuvent prendre en hauteur. Le schéma ci-dessous illustre ce principe, à gauche pour les bâtiments de logement, à droite pour les bâtiments d'activités.



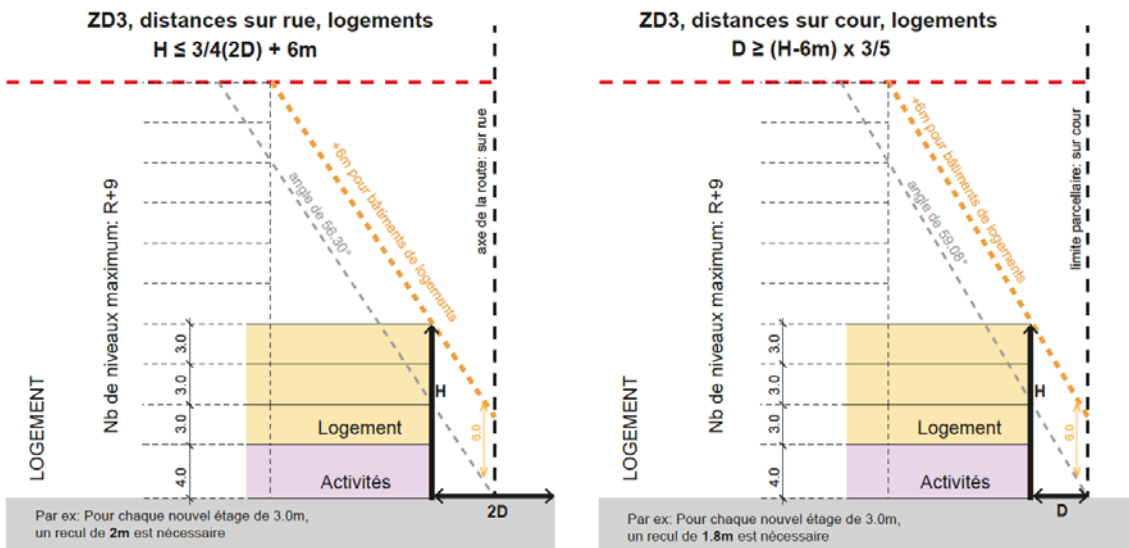
Règles de la LCI à appliquer entre constructions à l'intérieur du quartier

Entre les aires A et B un échelonnage de niveaux figure en plan afin de garantir une égalité de traitement entre les opérations des deux maîtres d'ouvrage (MSF et Terra Casa). Un accord entre les maîtres d'ouvrage pourrait prévoir une configuration différente pour autant que les règles de la LCI pour la zone 2 (art. 23, 36, 45) soient respectées. Ceci constituerait une dérogation au PLQ et devrait être validé par le DALE au moment des demandes en autorisation de construire.

Entre les aires C et D (IHEID), cet échelonnage ne figure pas car les deux aires feront l'objet d'un même concours, ce qui justifie de laisser plus de liberté dans l'implantation et les gabarits des bâtiments.

Lorsque les bâtiments se trouvent le long d'une voie motorisée (chemin d'accès, route de Ferney), leurs hauteurs diminuent en se rapprochant de l'axe de la route selon les règles de la LCI (art. 27, 29, 36, 45) pour la zone 3. (voir schéma de gauche ci-après)

Le long de la limite parcellaire avec le domaine du Grand Morillon, les hauteurs sont limitées à R+4 et R+5 pour des questions de rapports aux constructions à valeur patrimoniale et de distances entre façades avec les nouvelles constructions de petits gabarits qui prendront place sur leur périmètre. (voir schéma de droite ci-après)



Règles de la LCI à appliquer pour les gabarits devant suivre les règles de la ZD3

En cas de réalisation de plusieurs bâtiments différenciés à l'intérieur d'une même aire d'implantation, une coordination doit être obligatoirement établie entre les différentes opérations de manière à garantir une cohérence d'ensemble tant en termes de bâti (par exemple pignons en attente aménagés de telle façon qu'aucune transformation ne soit nécessaire lors du prolongement ultérieur des bâtiments), que d'espaces extérieurs. Afin de garantir cette cohérence, la demande définitive d'autorisation de construire du premier bâtiment de l'aire d'implantation doit intégrer toutes indications utiles montrant comment le solde des droits à bâtir sera réalisé.

Les aménagements des espaces non construits à l'intérieur des aires d'implantation donnant sur les allées et les espaces publics doivent assurer une continuité de traitement.

### Bandes d'implantation (art. 15)

Autour de la place, des bandes d'implantation veillent à une définition tenue de cet espace public majeur. Les aménagements des espaces non construits à l'intérieur des bandes d'implantation donnant sur les espaces publics doivent assurer une continuité de traitement.

### Accès aux bâtiments (art. 16)

La volonté de concentrer la plupart des circulations piétonnes et de mobilité douce le long du mail central et de la place permet de favoriser les rencontres entre les usagers du quartier.

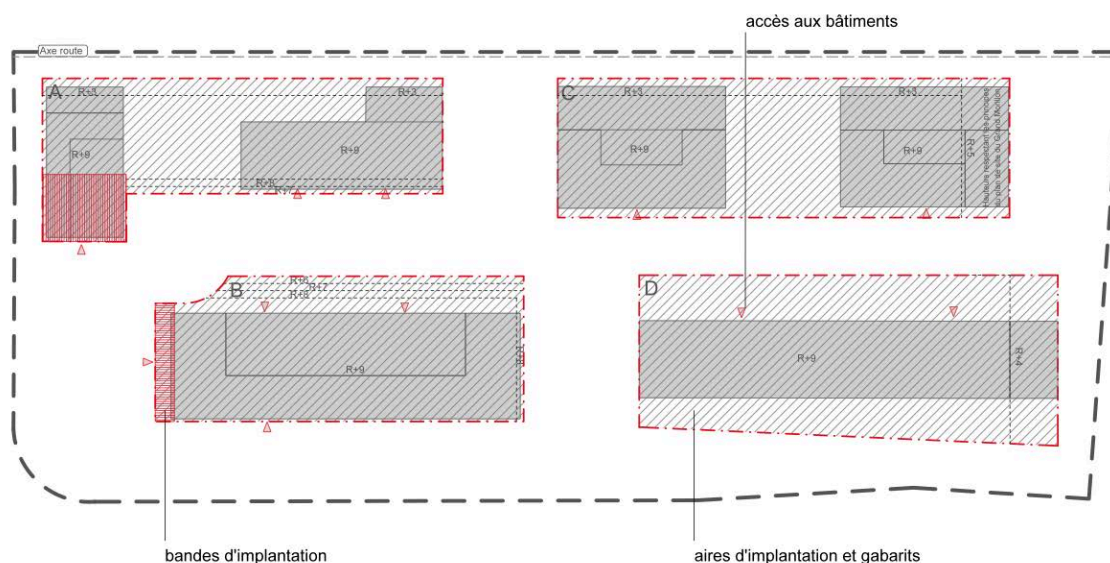


Schéma du bâti

## Accès et stationnement

### Aires d'implantation pour garages souterrains (art. 19)

Une aire d'implantation de garages souterrains se situe sous les aires d'implantation des constructions A, B et C afin de laisser la possibilité d'une mutualisation des surfaces de stationnement et des accès.

### Accès et secteurs d'accès aux garages souterrains (art. 20)

L'accès aux garages souterrains se fait depuis le chemin d'accès. L'emprise du secteur d'accès en plan s'étend sur la moitié de la longueur du chemin d'accès, car il n'est pas possible de déterminer précisément l'emplacement des accès sans connaître les projets d'architecture. Par ailleurs, le projet de l'IHEID pourra également bénéficier d'un accès en propre si le projet lauréat présente toutes les garanties d'une intégration harmonieuse.

Le règlement demande une unique rampe d'accès aux garages souterrains. Une dérogation à ce principe de rampe unique est possible dans le cas où plusieurs rampes font l'objet d'une intégration architecturale de grande qualité. Leur positionnement doit dans tous les cas se faire depuis le chemin d'accès.



## Accès SIS

L'ensemble des logements seront accessibles aux véhicules d'urgence selon les normes définies par le RPSSP. De manière générale, ces accès se situent sur les espaces extérieurs majoritairement minéraux. S'il s'avère que certains accès doivent se faire sur des espaces végétaux les revêtements doivent être sélectionnés en conséquence. Les formes bâties définitives n'étant pas connues à ce jour, une coordination continue doit être entretenue avec le service du feu.

Les gabarits du PLQ permettent à chaque bâtiment d'atteindre une hauteur de R+9 par endroits (plus de 30 m). Pour chaque bâtiment remplissant cette condition, une seule place de travail est nécessaire face à la sortie liée à la cage d'escalier sécurisée, pour autant que celle-ci soit directement accessible à l'ensemble des bureaux/logements.

Les accès empruntables par les véhicules d'intervention garantis aujourd'hui par le PLQ sont indiqués en plan.

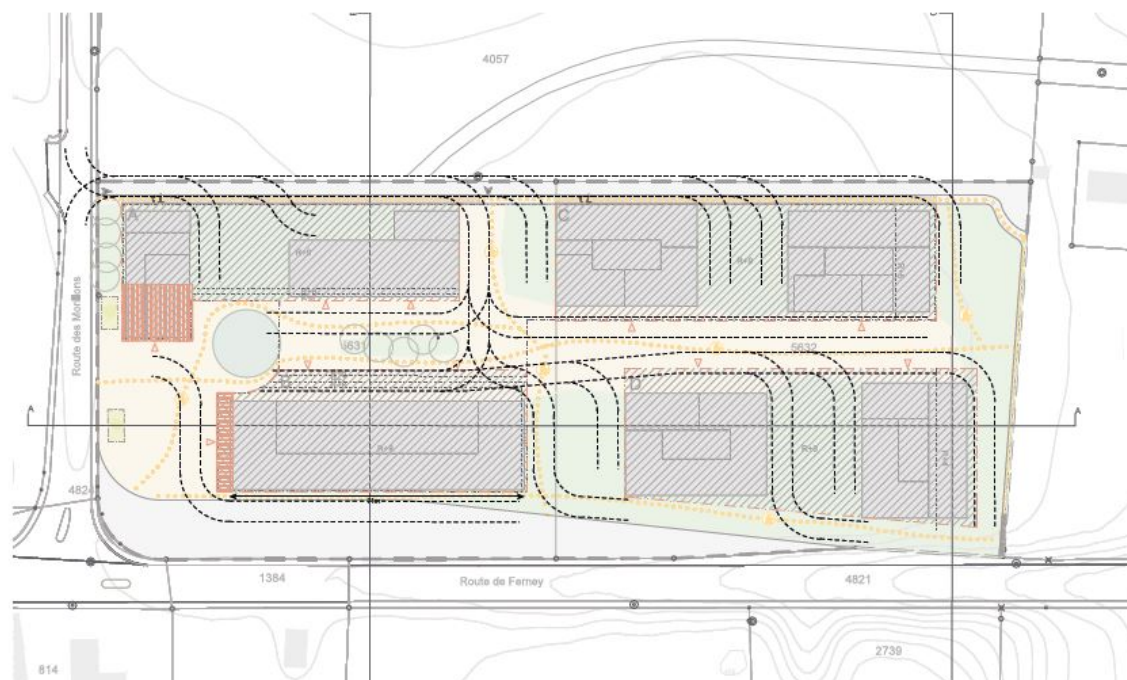


Schéma accessibilité pompiers

## Environnement et foncier

### Degré de sensibilité au bruit (art. 22) et protection contre le bruit (art. 23)

Le degré de sensibilité au bruit DS II a été attribué à l'ensemble des programmes majoritairement de logement, c'est-à-dire aux aires A, C et D. L'aire B étant entièrement destinée à de l'activité, le degré de sensibilité DS III est appliqué. Les valeurs de planification du DS II requièrent des mesures constructives particulières afin de protéger contre le bruit les façades orientées côté route de Ferney de l'aire D. Les aires A et C ne demandent pas de mesures particulières.

### Servitudes de passage public (art. 29)

Afin de garantir un réseau de mobilité douce à travers le quartier, des servitudes de passage public traversent la place, le mail central, certains espaces végétalisés, le long de la limite parcellaire avec le domaine du Grand Morillon et le long de la route de Ferney et le long du chemin d'accès.

### Cession gratuite au domaine public communal (art. 30)

Côté route de Ferney, l'emprise de la cession au domaine public communal correspond à l'emprise de la dernière étude réalisée pour le réaménagement de la route de Ferney et le passage du tramway ainsi qu'à une réservation permettant un gabarit de la route de Ferney de 21m demandé par les transports publics genevois (TPG). Celle-ci est susceptible d'évoluer mais l'emprise figurant sur le plan est maximale.

Côté route des Morillons, une emprise de 2m est cédée au domaine public communal en faveur des mobilités douces.

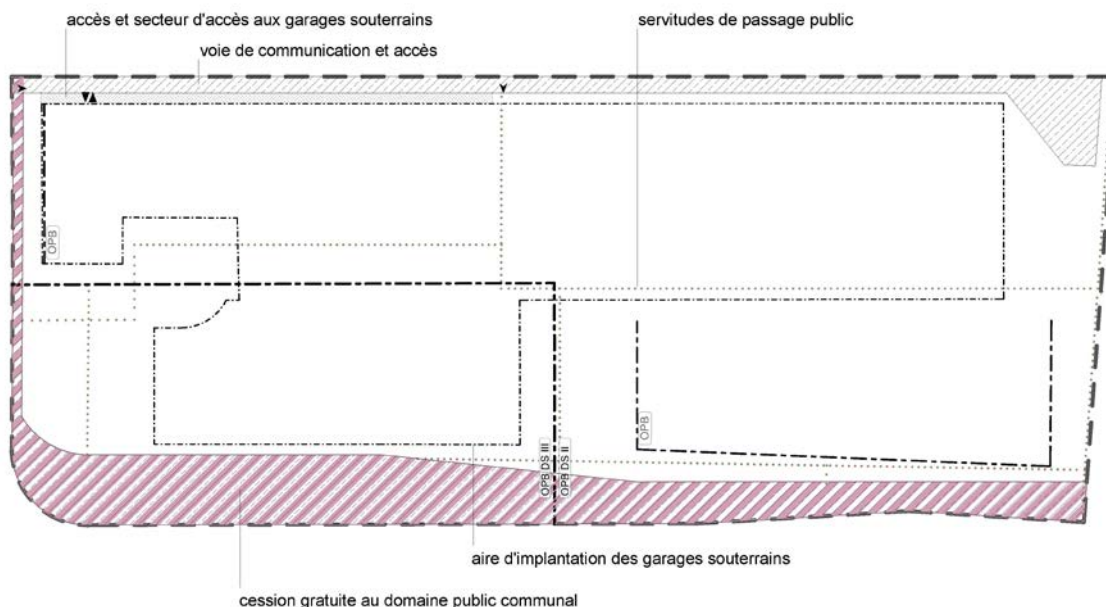


Schéma du volet environnement et foncier

### 4.3. Le stationnement

Le dimensionnement de l'offre en stationnement pour les nouveaux habitants et emplois s'appuie sur le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés, du 16 décembre 2015 (RSG L 5 05.10 ; RPSFP), entré en vigueur le 23 décembre 2015.

Ce règlement propose un découpage du territoire genevois en secteur avec, pour chacun d'eux, un ratio minimum de places par m<sup>2</sup> de surface brute de plancher (SBP) pour le logement (hors logement étudiants), avec comme objectif de stationner les véhicules privés sur fonds privés et un ratio maximum de places par m<sup>2</sup> de SBP pour les activités, avec comme objectif de maîtriser les déplacements motorisés. Le périmètre du PLQ N° 30072 se situe dans le secteur IV.

En application de l'art. 11 al. 1 du règlement concernant les mesures en faveur des personnes handicapées dans le domaine de la construction, du 7 décembre 1992 (RSG L 5 05.06; RMPHC), dans les parkings et garages collectifs de moins de 100 places, une case au moins doit être réservée aux conducteurs handicapés (une place sur 100 dans les ensembles plus importants).

Pour les activités, ces places s'ajoutent aux places prévues à cet effet (art. 6 al. 5 let. b RPSFP). Pour le logement, elles sont incluses dans les places réservées à cette fin (art. 5 al. 4 RPSFP).

Les ratios utilisés sont les suivants :

- voitures individuelles :
  - logements ordinaires : au minimum 0.8 case pour 100m<sup>2</sup> de SBP pour les habitants et minimum 0.1 case pour 100m<sup>2</sup> de SBP pour les visiteurs (art. 5 al. 1 RPSFP);
  - logements étudiants : minimum 0.1 case pour 100m<sup>2</sup> de SBP pour les visiteurs (art. 5 al. 10 RPSFP);
  - surfaces de bureaux/administratives : au maximum 0.8 case pour 100m<sup>2</sup> de SBP pour les employés et maximum 0.2 case pour 100m<sup>2</sup> de SBP pour les clients/visiteurs (art. 6. al. 2 RPSFP).
  - surfaces de bureaux/administratives : 1 place pour personne handicapée.
- deux-roues motorisés (2RM):
  - logements ordinaires : 0.2 case pour 100m<sup>2</sup> de SBP (art. 5 al. 8 RPSFP);
  - logements étudiants : 0.2 case pour 100m<sup>2</sup> de SBP (art. 5 al. 8 RPSFP);
  - surfaces de bureaux/administratives : au maximum 1 case pour 200m<sup>2</sup> de SBP (art. 6 al. 7 RPSFP).
- vélos :
  - logements ordinaires : 1.5 place pour 100m<sup>2</sup> de SBP (art. 5 al. 9 RPSFP);
  - logements étudiants : 1 place par chambre (art. 5 al. 10 RPSFP);
  - surfaces de bureaux/administratives : au minimum 1 place pour 200m<sup>2</sup> de SBP (art. 6 al. 8 RPSFP).

Un abaissement du ratio maximal pour les activités est retenu afin de prendre en compte une amélioration future notable de l'offre en transports publics avec la réalisation du tram sur la route de Ferney. Un facteur de réduction de 60% sur les voitures activités



(employés et visiteurs) a été retenu (art. 9 let. b RPSFP).

En application du RPSFP, le dimensionnement suivant a été retenu pour l'ensemble du périmètre :

### **Médecins Sans Frontières (MSF) - Programme à l'horizon 2030**

15'000 m2 de bureaux (environ 600 employés).

- Besoins réduits pour les voitures : 60 places maximum, dont 12 visiteurs ;
- Besoins en stationnement pour les 2 RM : 75 places maximum ;
- Besoins en stationnement pour les vélos : 75 places minimum.

Le programme pourrait contenir un restaurant, une bibliothèque et une salle de conférence. Ces services étant principalement orientés vers les usagers du site, aucune place de stationnement supplémentaire n'est prévue pour ces affectations. Les visiteurs extérieurs occasionnels liés à ces affectations utiliseront les places visiteurs des différents programmes.

### **Terra & Casa - Programme à l'horizon 2020**

1000 m2 d'activités au rez de chaussée :

- Besoins réduits pour les voitures : 4 places maximum, dont 1 visiteur ;
- Besoins en stationnement pour les 2 RM : 5 places maximum ;
- Besoins en stationnement pour les vélos : 5 places minimum.

8'000 m2 de logement standard, soit environ 80 logements :

- Besoins pour les voitures : 72 places minimum, dont 8 visiteurs ;
- Besoins en stationnement pour les 2 RM : 16 places maximum ;
- Besoins en stationnement pour les vélos : 120 places minimum.

### **Institut des hautes études internationales et du développement (IHEID) - Programme à l'horizon 2020**

17'000 m2 de logements étudiants, soit environ 700 chambres :

- Besoins pour les voitures : 17 places visiteurs minimum.
- Besoins en stationnement pour les 2 RM : 34 places maximum.
- Besoins en stationnement pour les vélos : 700 places minimum.

Aucune place de stationnement voitures n'est prévue pour les logements étudiants, seules des places pour leurs visiteurs sont planifiées (RPSFP art.5 al.10).

2'000 m2 de surfaces communes dévolues aux étudiants de la résidence, pour lesquelles aucune place de stationnement supplémentaire n'est prévue.

5'000 m2 de logements académiques, soit environ 100 logements :

- Besoins pour les voitures : 45 places minimum, dont 5 visiteurs ;
- Besoins en stationnement pour les 2 RM : 10 places ;

- Besoins en stationnement pour les vélos : 75 places.

A noter que selon l'art.6, al.5 et 6 du Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSG L 5 05.10; RPSFP) et l'art. 11, al.1 du Règlement concernant les mesures en faveur des personnes handicapées dans le domaine de la construction (RSG L 5 05.06; RMPHC), une place supplémentaire pour personne à mobilité réduite est additionnée aux places de stationnements activités déjà comptabilisées.

Une synthèse des besoins de stationnement pour le PLQ est présentée dans le tableau suivant :

	Voitures individuelles				Deux-roues motorisés		Vélos	
	Logements		Activités / services de proximité		Logements	Activités/services de proximité	Logements	Activités/services de proximité
	Habitants	Visiteurs	Employés	Visiteurs	Habitants	Employés	Habitants	Employés
MSF (à terme)			48	12		75		75
Terra&Casa	64	8	3	1	16	5	120	5
IHEID	40	22			44		775	
<b>Total</b>	<b>104</b>	<b>30</b>	<b>51</b>	<b>13</b>	<b>60</b>	<b>80</b>	<b>895</b>	<b>80</b>
	198 places				140 places		975 places	

Les résultats des derniers états généraux des transports indiquent que 24% des gens utilisent leur voiture tous les jours pour se déplacer. Les futurs habitants du site ne sont pas représentatifs de l'échantillon retenu car :

- il s'agit prioritairement de personnes travaillant pour les organisations internationales, soit dans un périmètre très proche ;
- il s'agit de personnes venant de l'étranger avec des habitudes et des principes différents et qui pour certains sont liés au statut de la voiture.

Compte tenu des caractéristiques des projets et programmes retenus, une complémentarité d'usage de l'offre entre employés et habitants n'est pas retenue.

En revanche, en ce qui concerne les places visiteurs, celles-ci sont mutualisées permettant ainsi de répondre aux besoins des affectations secondaires non prises en compte.

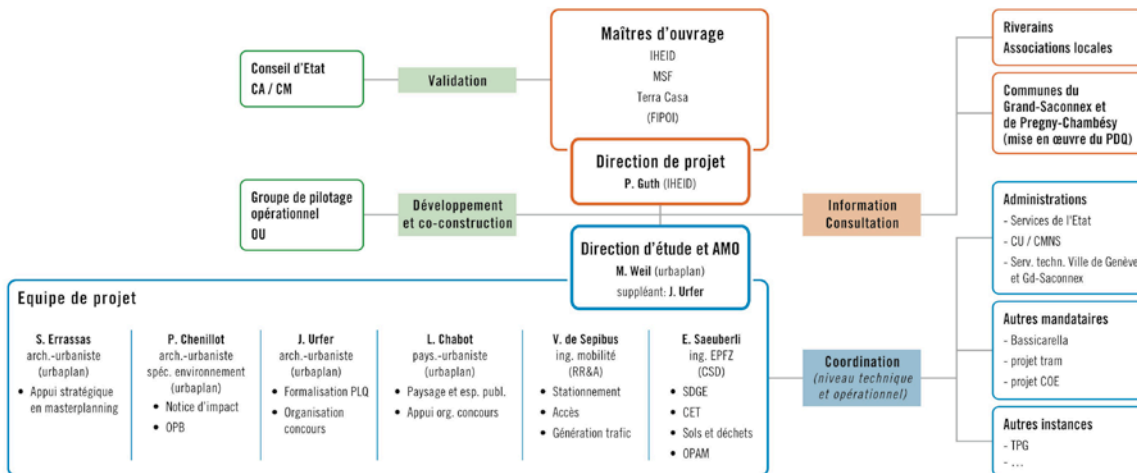
# 5. Processus décisionnel

La récente réforme de la LGZD (L 1 35) a introduit l'exigence de démarches de concertation dans le cadre de l'établissement des PLQ. Les publics à associer au processus sont définis dans la loi : les acteurs territorialement concernés (communes et propriétaires fonciers), ceux qui sont potentiellement concernés par les impacts du projet (les voisins), la société civile (associations cantonales et locales), ainsi que le grand public. De plus, dans le cadre de l'avant-projet de PLQ, la Commission cantonale d'urbanisme (CU) doit également être consultée. Au début du processus un plan de concertation est établi définissant les publics associés, le moment de leur intervention et leur niveau d'implication (information, consultation, concertation).

Dans le cas présent, le voisinage immédiat du site est principalement occupé par des institutions (COE, école internationale, La Petite Maisonnée, BIT), avec lesquelles il s'agit d'assurer une coordination, et par le quartier de Budé de l'autre côté de la route de Ferney, le domaine du Grand Morillon, ainsi que par l'ensemble de villas contiguës du secteur des Fins.

## 5.1. Acteurs et rôles

Sous la responsabilité du Canton, plusieurs groupes remplissant des rôles spécifiques ont été et seront convoqués à différents moments du processus :





## 5.2. La concertation

Afin de s'assurer que la vision de l'aménagement est partagée entre tous les acteurs, des ateliers de travail et de concertation rythment le processus d'élaboration du PLQ chaque fois thématiques, ils permettent d'avancer étape par étape.

### 08.08.2016 – Séance de lancement

Présentation du contexte, contraintes, objectifs et planning à l'ensemble des MO et aux représentants des services cantonaux.

### 23.08.2016 et 23.09.16 – Ville de Genève

Séances ayant pour objectif d'identifier les préoccupations de la Ville de Genève dans le cadre de l'établissement du PLQ.

### 26.08.2016 – Grand-Saconnex

Séance permettant de présenter le projet aux autorités communales et de recueillir leurs préoccupations.

### 23.01.2017 – Séance de concertation avec les OI

Séance de concertation avec le COE des Eglises et l'Organisation Internationale du Travail.

Les participants ont notamment relevé les points suivants :

- L'animation qui est prévue dans le quartier et les synergies possibles dans le futur sont réjouissantes.
- La passerelle qui relierait le quartier de Budé à la cité internationale du Grand-Morillon répond à un réel besoin du quartier.

### 24.01.2017 – Séance de concertation avec les associations

Séance de concertation avec l'association des habitants de Budé, l'Association Transports Environnement, l'association Radar et la hoirie Martin.

Les participants ont notamment relevé les points suivants :

- Les flux piétons empruntant la passerelle pour rejoindre Budé pourraient nuire au quartier.
- L'augmentation du trafic généré par le nouveau quartier avant que la route des Nations ne soit réalisée inquiète les riverains.
- La réalisation du nouveau quartier sans connaître le projet du tram, entre autres par rapport à la végétation aux abords de la route génère aussi des inquiétudes.
- Le taux de réduction appliqué aux places de stationnement inquiète certains et en réjouit d'autres : l'importance de la coordination entre la réalisation du tram et celle du quartier a été relevée.

### 28.03.2017 – Ville de Genève

Séance de coordination portant sur le préavis de la ville de Genève suite à l'enquête technique.

# 6. Mise en œuvre

## 6.1. Les concours

Les trois maîtres d'ouvrage ont lancé en mars 2017 des concours et mandats d'étude parallèles individuels pour l'architecture des trois opérations. Les résultats seront connus fin septembre 2017.

Suite aux concours d'architecture, un concours pour les aménagements extérieurs sera lancé début octobre 2017. Les aménagements extérieurs serviront de liant entre les trois projets d'architecture, susceptibles d'être très différents, notamment aux rez-de-chaussée, mais aussi d'accroches au contexte proche et élargi. Le cahier des charges de ce concours intégrera les points de vigilance majeurs à prendre en compte, notamment les arbres à préserver obligatoirement, les arbres à préserver dans la mesure du possible, une intégration qualitative des eco-points et des places de stationnement pour vélos. L'image des aménagements extérieurs intégrant les trois projets d'architecture sera connue dès début 2018.

## 6.2. Les requêtes en autorisation de construire

Lors des requêtes en autorisation de construire, les projets doivent respecter les exigences suivantes du SERMA :

### Protection de l'air et du climat

Prendre en compte la Directive Air Chantiers (OFEV, 2016) lors de la future phase de travaux.

### Protection contre le bruit

Prendre en compte la directive sur le bruit des chantiers (OFEV 2016).

### Protection des sols

Réaliser une étude pédologique par un pédologue spécialiste de la protection des sols selon une méthode reconnue (p. ex. ASGB ou FAL) avec des cartes, comme indiqué dans la notice d'impact sur l'environnement (Urbaplan, novembre 2016) qui comprendra :

- les caractéristiques structurales des différents horizons pédologiques du terrain en place;
- l'épaisseur et la profondeur des différents horizons pédologiques du terrain en place;
- la texture, le pH, la teneur en matière organique, le régime hydrique et la proportion de cailloux des différents horizons;
- les analyses de sol nécessaire à déterminer la filière de valorisation.

Prévoir entre 8 et 10 sondages et 1 profil pour l'ensemble de la surface concernée par les travaux.

Les informations ainsi acquises doivent permettre d'évaluer le degré de sensibilité du sol

à la compaction et de fixer les seuils de profondeur pour le décapage des horizons A et B. Ces informations sont aussi nécessaires pour définir les mesures de protection, élaborer un plan de gestion des sols ou déterminer les filières de valorisation des matériaux terreux excédentaires (=horizons A et B).

Une liste de spécialistes de la protection des sols sur les chantiers (SPSC) est disponible auprès du GESDEC ou sur le site internet de la société suisse de pédologie à l'adresse suivante: [www.soil.ch](http://www.soil.ch). Ces spécialistes disposent de toutes les compétences et de l'expertise nécessaires pour vous accompagner dans vos démarches.

Elaborer un plan de gestion des sols, par un spécialiste reconnu de la protection des sols sur les chantiers qui devra:

- Détailler les modalités de décapages des horizons A et B, d'entreposage temporaire (y compris le calcul des surfaces nécessaires) et de remise en place des matériaux terreux (horizons A et B).
- Contenir les plans de décapage, d'entreposage temporaire et de transport des matériaux terreux.
- Indiquer: les mesures techniques pour préserver les sols (spécifiques au projet) ; le calendrier saisonnier prévisionnel des travaux touchant les sols; les étapes prévues y. c. la phase de remise en culture et les préparatifs aux décapages; le bilan volumétrique des matériaux terreux générés durant les décapages; les caractéristiques des sols reconstitués.
- Préciser, le cas échéant, les modalités de valorisation sur un autre site et/ou de mise en décharges des volumes de matériaux terreux excédentaires.

Reconstituer des sols naturels à deux couches (horizon A et B) pour les surfaces de sols des espaces verts hors surfaces sur dalles de minimum 70 cm d'épaisseur après tassement naturel avec respectivement 30 cm de terre végétale (horizon A) et 40 de sous-couche arable (horizon B) afin d'améliorer ce critère de fertilité du sol (3 raisons principales pour reconstituer des sols à deux couches: recréer des sols proches de leur état naturel de sorte qu'ils soient à même d'assurer leurs fonctions écologiques, par exemple l'infiltration des eaux pluviales, la dégradation de substances polluantes ou le bon développement de la végétation, valoriser autant que possible cette ressource précieuse qu'est le sol, les volumes disponibles pour le stockage définitif en décharge pour des matériaux non valorisables).

### **Déchets et substances dangereuses pour l'environnement**

Indiquer dans le plan de gestion des déchets, lors de la première demande en autorisation de construire découlant de ce PLQ, la qualité et la quantité des déchets (y compris les matériaux d'excavation) qui seront produits ainsi que les filières d'élimination et de valorisation prévues. Ce document devra être complété avec le concept de gestion des matériaux d'excavation pour la totalité du PLQ.

Indiquer dans le plan de gestion des déchets, pour toute demande de permis de construire successive, la qualité et la quantité des déchets (y compris les matériaux d'excavation) qui seront produits ainsi que les filières d'élimination et de valorisation prévues.

Le concept de gestion des matériaux d'excavation pour la totalité du PLQ devra, si nécessaire, être tenu à jour.





