

IMAGE DIRECTRICE ET
MODIFICATION DES LIMITES DE ZONES
ONEX-CENTRE

SEPTEMBRE 2023



Mandataires : acau architecture sa
CITEC Ingénieurs Conseils SA
VIMADE architectes paysagistes

responsables de l'étude:
Darius Golchan architecte EPF
Grégor Nemitz, urbaniste CUNY

acau
architecture sa
9, rue des Allobroges
CH – 1227 Carouge
t. + 41 (0)22 243 03 30
d.golchan@acau .ch
www.acau.ch

Table des matières

INTRODUCTION	5	MONTÉES-DESCENTES ACTUELLES DES TRANSPORTS EN COMMUN	66
CONTEXTE ET OBJECTIFS DU MANDAT	6	HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER ACTUELLE	67
VILLE D'ONEX	7	PLANS DES VOIES DE CIRCULATION	68
MANDATAIRE	7	TRAFIC JOURNALIER OUVRABLE MOYEN 2020	70
SERVICES CONSULTÉS	7	TRAFIC JOURNALIER MOYEN 2020	71
ÉTAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC	9	OFFRE ACTUELLE EN STATIONNEMENT PUBLIC	72
CONTEXTE	10	SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC	74
ZONAGE	11	ENJEUX CLÉS	76
PLAN DIRECTEUR CANTONAL 2030	12	IMAGE DIRECTRICE : PRINCIPES ET ILLUSTRATIONS	77
PLAN DIRECTEUR COMMUNAL 2015	14	PÉRIMÈTRES ET SOUS-PÉRIMÈTRES	78
PLAN DE SITE DU VIEUX-VILLAGE	19	LEVIERS	80
PLAN GUIDE	20	RENOUVELER ET DENSIFIER LE TISSU BÂTI	82
HISTORIQUE DU SECTEUR	22	PRIORISER LA REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS DU CENTRE	84
PATRIMOINE, QUALITÉS URBANISTIQUES ET ARCHITECTURALES	24	RÉAMÉNAGER LES REZ-DE-CHAUSSÉE DU CENTRE	86
COUPES TYPES DE L'EXISTANT	27	REQUALIFIER LES TROTTOIRS ET ESPACES DE SEUIL DU CENTRE	90
MAITRISE FONCIÈRE	30	REQUALIFIER LES ESPACES DE PLACES DU CENTRE	88
DROITS FONCIERS	32	REQUALIFIER LES ESPACES COLLECTIFS SUR FONDS PRIVÉ	92
ACTIVITÉS	33	REQUALIFIER LES AXES STRUCTURANTS	94
ÉQUIPEMENTS	36	AMÉLIORER LE RESEAU DE CHEMINEMENTS	95
DESTINATIONS ET PROXIMITÉ	37	MAILLE PIÉTONNE « OBJECTIF »	96
VALEUR D'USAGE	38	FONCTIONS DE LA MAILLE PIÉTONNE	97
IMPACT SOCIAL	41	RÉSEAU CYCLABLE « OBJECTIF »	98
INFRASTRUCTURE ÉCOLOGIQUE	42	FONCTIONS MAILLE CYCLABLE	99
BRUIT	44	RÉSEAU TC FUTUR – ENJEUX ET OBJECTIFS	100
CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES	48	INSERTION D'UNE LIGNE DE TC RENFORCÉE	101
IMPERMÉABILISATION DES SOLS	51	CAPACITÉ DES TC	102
SURFACES PERMÉABLES	52	RÉSEAU TC 2040 +	103
STRUCTURE VÉGÉTALE	53	MODÉRATION DE TRAFIC	104
COMPOSITION DE LA STRATE ARBORÉE	54	REPORT DE TRAFIC	105
CATÉGORIE DES ESPACES VERTS	57	ACCESSIBILITÉ AUX EVAUX	106
STRUCTURE DES AXES MAJEURS	58	DIMENSIONNEMENT DU STATIONNEMENT – MÉTHODOLOGIE	108
TYPOLOGIE DES STRATES VÉGÉTALES	59	STATIONNEMENT PUBLIC EN SURFACE	110
RÉSEAU PIÉTON ACTUEL	60	CENTRALISATION DU STATIONNEMENT	111
RÉSEAU CYCLABLE ACTUEL	62		
RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN ACTUEL	64		
RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN PROJETÉ	65		

SYNTHÈSE MESURES TIM	112
MOBILITÉ ET ESPACES PUBLICS	113
BRUIT	114
MESURES ENVIRONNEMENTALES	115
ANALYSE QUANTITATIVE	119
SURFACES DE LOGEMENTS ET HABITANTS	121
SURFACES D'ACTIVITÉS	122
USAGERS DES TRANSPORTS COLLECTIFS	123
STATIONNEMENT VÉLOS	124
STATIONNEMENT 2 ROUES MOTORISÉS	125
STATIONNEMENT VOITURES	126
CHARGES DE TRAFIC	127
DISCUSSION DES RÉSULTATS DE L'ANALYSE QUANTITATIVE	128
MODIFICATION DES LIMITES DE ZONE N°30'208	
129	
IMAGE DIRECTRICE – PLAN DE SYNTHÈSE	133
ANNEXES	135
ANALYSE QUANTITATIVE SECTEUR PAR SECTEUR	136
RAPPORT DE CONCERTATION (COLLECTIF URBZ)	151
SYNTHÈSE DE L'ANALYSE QUARTIERS EN TRANSITION (VERSION 26.01.2023)	198

INTRODUCTION

Ce chapitre précise le contexte et les objectifs du mandat, tels que définis par la Ville d'Onex, et liste les différentes entités ayant participé au mandat.

CONTEXTE ET OBJECTIFS DU MANDAT

À la suite de l'adoption du Plan directeur communal (PDCom) par le Conseil municipal en 2014, approuvé par le Conseil d'État en 2015, la Ville d'Onex souhaite poursuivre la mise en œuvre du PDCom en s'intéressant à la concrétisation d'orientations retenues par certaines fiches de mesures.

En particulier, la fiche de mesure 6.1.1 «Un centre pour Onex» prévoit d'intensifier le centre urbain, par la création de logements, de services, d'activités et d'équipements. L'affectation actuelle du centre d'Onex ne permet pas le développement d'une centralité urbaine ; une modification des conditions d'aménagement est nécessaire pour dégager du potentiel à bâtir, permettant de renouveler et d'intensifier le cœur de la ville d'Onex.

Dans ce dessein, la Ville d'Onex a mandaté le bureau acau architecture sa, dans le cadre d'un appel d'offres sur invitation.

L'étude examine l'opportunité de modifier l'affectation du sol et de déterminer les zones d'affectations et grandes orientations urbaines permettant la réalisation d'un vrai centre onésien, mêlant activités, logements et équipements publics, à même de renforcer l'identité d'Onex et d'améliorer les services offerts à la population et la qualité de vie : efficacité énergétique des bâtiments, espaces publics agréables, paysage et biodiversité, diminution du stationnement en surface, services et équipements publics, etc.

Outre une modification des limites de zone, la présente étude établit une image directrice, afin d'identifier les qualités présentes dans le secteur, de tester des potentiels et de poser des principes de requalification urbaine. La coordination du développement, annoncée dans le PDCom, reste un objectif des défis importants vu la faible maîtrise foncière publique. Cette image directrice est aussi un instrument de mobilisation des propriétaires privés, qui seront étroitement associés à la démarche, d'une part pour les sensibiliser à la volonté communale de mise en valeur de ces terrains, et d'autre part, de connaître leurs intentions et d'identifier des projets «déclencheurs».

VILLE D'ONEX

M. Nicolas Clémence	urbaniste communal, Service aménagement (pilote)
M. Frédéric Pittala	chef de service, Service aménagement

MANDATAIRE

acau architecture sa - pilote

M. Darius Golchan	architecte EPF SIA, architecte, responsable de l'étude
M. Grégor Nemitz	urbaniste CUNY FSU, chef de projet

CITEC Ingénieurs-Conseils

M. Fabrice Etienne	ingénieur transports EPFL, directeur Citec Genève, supervision
M. Francesco Bruno	ingénieur transports HES, chef de projet
M. Matthieu Mugnier	ingénieur transports EPFL, consultant

VIMADE architectes paysagistes

M. Antoine Marais	architecte paysagiste HES, associé fondateur
-------------------	--

SERVICES CONSULTÉS

M. Bastien Briand	responsable d'actions sociales, Service social, santé et enfance de la Ville d'Onex
Mme Magali Brogi	cheffe de projets, Office de l'urbanisme (OU)
Mme Anne-Lise Cantignaux	adjointe scientifique, OCAN, OCEV, Service du paysage et des forêts
M. Jean-Frédéric Luscher	directeur, OU, Direction de la planification cantonale (consulté comme directeur du Service des Monuments et des Sites, OPS)
Mme Audrey Margand	ingénieure en environnement, Service de l'environnement et des risques majeurs (SERMA)
M. Olivier Nigg	adjoint scientifique, OCEN - Direction de la planification énergétique
M. Jean-Marc Rousselle	ingénieur environnement, SERMA - Secteur accidents majeurs, ingénieur
M. Paul Royo	chef de secteur, SABRA - Secteur planification et préavis
Olivia Vogtle	cheffe de projets, Office cantonal des transports (OCT)

ÉTAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

Ce chapitre rappelle les intentions cantonales et communales en matière de planification et dresse un état des lieux et un diagnostic du périmètre en matière d'urbanisme, de paysage et de mobilité.

CONTEXTE



- ◆ équipement public
- commerce
- ▭ périmètre de la MZ
- - - limites communales

0 200 Mètres

source: SITG 2020



acau architecture sa

Le périmètre d'étude « Onex-Centre » est un secteur de logements, d'équipements et de petits commerces situé au nord de la route de Chancy, en vis-à-vis du Vieux-Village d'Onex.

Principalement développé entre le milieu des années 1950 et le début des années 1970, Onex-Centre se distingue de la Cité d'Onex, à l'est, par la forte présence d'ensemble de logements économiques et par des gabarits sensiblement plus bas (R+2).

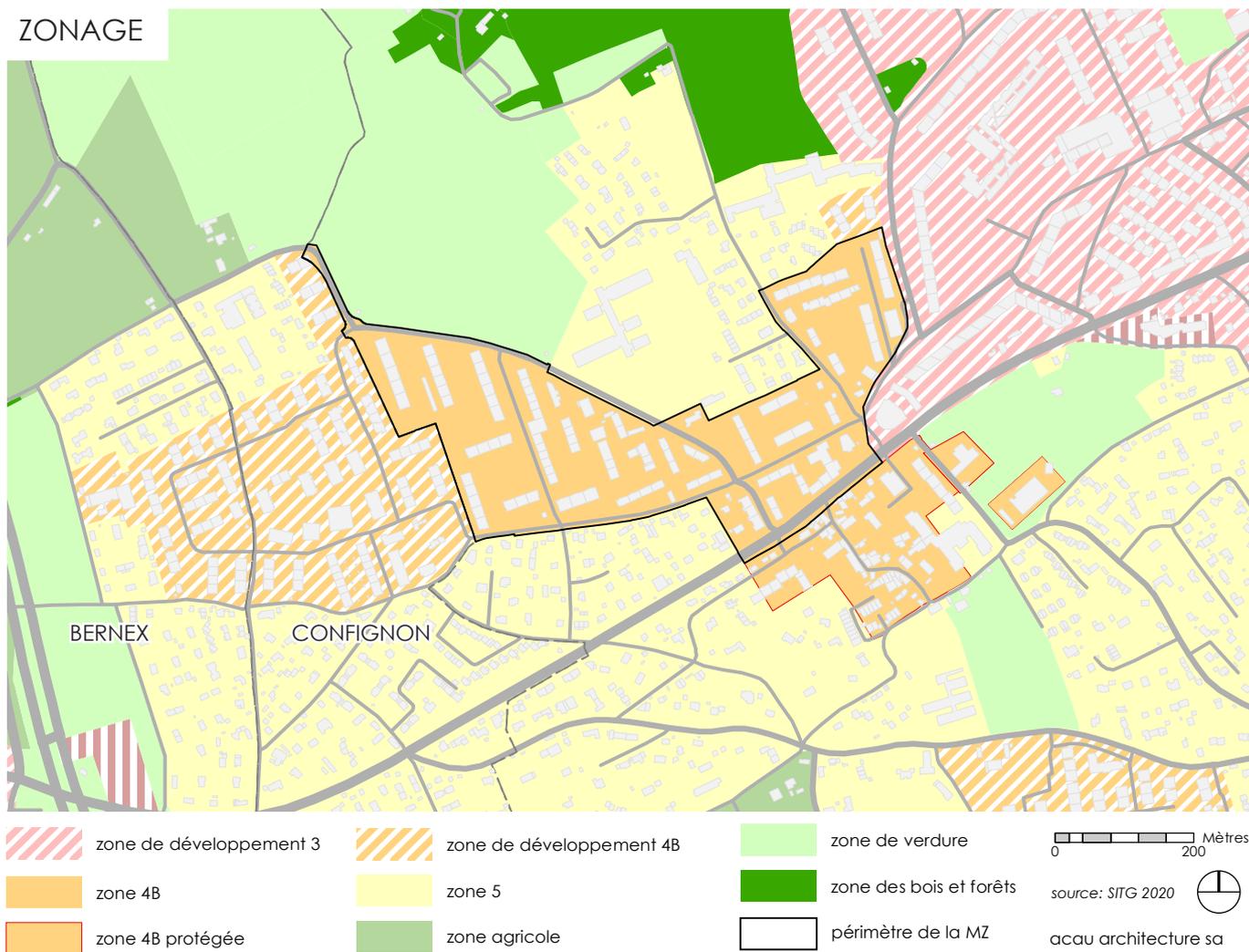
En limite de la première couronne urbaine, ce secteur urbain se situe à proximité du parc des Evaux, de la zone agricole, ainsi que des rives du Rhône.

Tout au long de cette première partie, la zone 4B actuelle servira de point de repère, car elle correspond à un périmètre historique cohérent (ch. chapitre « Développement du secteur »). Les secteurs à proximité directe du périmètre d'étude sont intégrés dans l'analyse (Vieux-Village, Cité d'Onex, parc des Evaux, zone villas, etc.).

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Secteur développé sur des principes modernistes ayant toutefois une identité distincte de la Cité d'Onex.
- ⇒ Présence d'une centralité composée d'équipements, de petits-commerces et de services (mixité fonctionnelle).
- ⇒ Secteur urbain à grande proximité de la nature.

ZONAGE



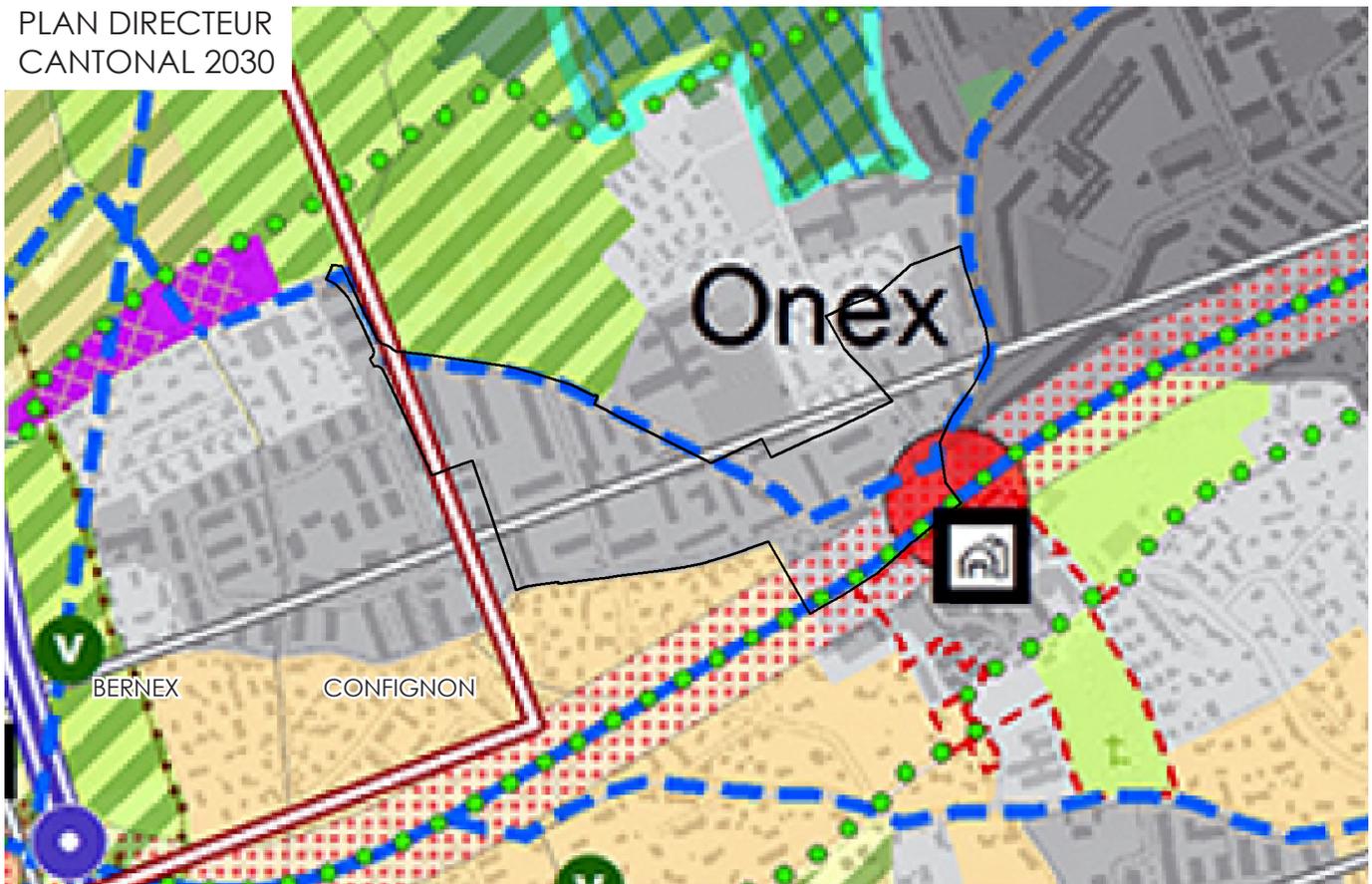
Le périmètre d'étude recouvre la zone ordinaire 4B, localisée au nord de la route de Chancy.

Le périmètre est bordé :

- À l'est, par la zone de développement 3 de la Cité d'Onex et par la zone de verdure du parc Brot.
- À l'ouest, par une zone de développement 4B s'étendant sur les communes de Confignon et de Bernex.
- Au nord, par la zone de verdure du parc des Evaux et par une zone villas, comprenant des équipements (C.O. du Marais, stade municipal et tennis, école primaire du Bosson).
- Au sud, la zone 4B protégée du vieux village d'Onex et une zone villas.

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Périmètre d'étude « Onex-Centre » recouvrant principalement la zone ordinaire 4B.
- ⇒ Périmètre d'étude entouré d'une diversité de zone (ZD3, ZD4B, Z4BP, Z5, verdure), avec prédominance de la zone ordinaire.



 périmètre de la MZ

 Mètres
0 200

source: SITG 2020



Les éléments suivants du Plan directeur cantonal 2030 (PDCn) approuvé par le Grand Conseil le 10 avril 2019, approuvé le 18 janvier 2021 par la Confédération, ont été identifiés comme pertinents pour le présent mandat.

 **DENSIFICATION PONCTUELLE DES NOYAUX SUBURBAINS (A02)**

Procéder à la densification différenciée dans les noyaux suburbains afin de créer de nouveaux quartiers denses d'habitat ou d'affectation mixte, intégrés dans la structure urbaine. Une densité intermédiaire (ID minimal 1,8 en zone de développement 3, ce qui correspond, à l'échelle du quartier, à un IUS minimum de 1,2) ou modérée (ID minimal 1 en zone de développement 4A, ce qui correspond, à l'échelle du quartier, à un IUS minimum de 0,8) des secteurs de la couronne urbaine sans valeur patrimoniale. En général, on favorise une forte prédominance du logement, mais avec une présence significative d'activités ou d'équipements à proximité des principales interfaces de transports publics.

 **CENTRALITÉ SECONDAIRE À DÉVELOPPER (A19)**

Renforcer la multipolarité de l'agglomération transfrontalière afin de freiner l'urbanisation diffuse et corriger les déséquilibres régionaux.

 **AXE STRUCTURANT (A10)**

Accompagner et structurer la croissance urbaine en créant de nouveaux espaces publics majeurs et en améliorant les espaces publics existants. Effets attendus : structuration de l'espace urbain et renforcement de l'identité de chaque lieu ; valorisation des quartiers et des équipements ; encouragement de la mobilité

douce ; amélioration du cadre de vie, du bien-être et de l'intégration sociale de la population actuelle et future ; animation, appropriation et identification à la ville ; préservation et enrichissement du patrimoine architectural, et urbanistique et paysager

GRAND PROJET ROUTE DE CHANCY / AXE FORT TC (B02)

Axe fort tramway : Genève – Onex – Bernex-Vailly – L'axe Cornavin – Onex – Bernex (TCOB) emprunte la route de Chancy depuis le pont de St-Georges. Son terminus se situera peu avant le carrefour avec la route de Laconnex. Il dessert les secteurs en développement dans les communes de Lancy, Onex et Confignon et constituera le catalyseur du développement du centre régional de Bernex.

AXE FORT TC - PROJET ENGAGÉ OU PROLONGEMENT À ÉTUDIER (B02)

Lancy-Pont-Rouge – Bernex : aménagements TC pour la mise en œuvre de la ligne rapide suburbaine entre Bernex et la gare de Lancy-Pont-Rouge.

LIAISON STRUCTURANTE PAYSAGÈRE DE MOBILITÉ DOUCE EN PROJET (B05)

Encourager et favoriser les déplacements à pied et à vélo, par des aménagements continus, sécurisés et agréables, à l'échelle de l'agglomération, et par leur priorisation sur les transports individuels dans les secteurs centraux.

Traduction actuelle dans les études en vues de la réalisation de la voie-verte Bernex-Bâtie.



SITE CONSTRUIT D'IMPORTANCE NATIONALE (A15)

Intégrer la protection du patrimoine comme une composante majeure de l'aménagement du territoire.



PÉNÉTRANTE DE VERDURE (C04)

Préserver, requalifier, organiser et mettre en valeur la charpente et le maillage paysagers du canton dans un contexte transfrontalier et d'urbanisation soutenue.



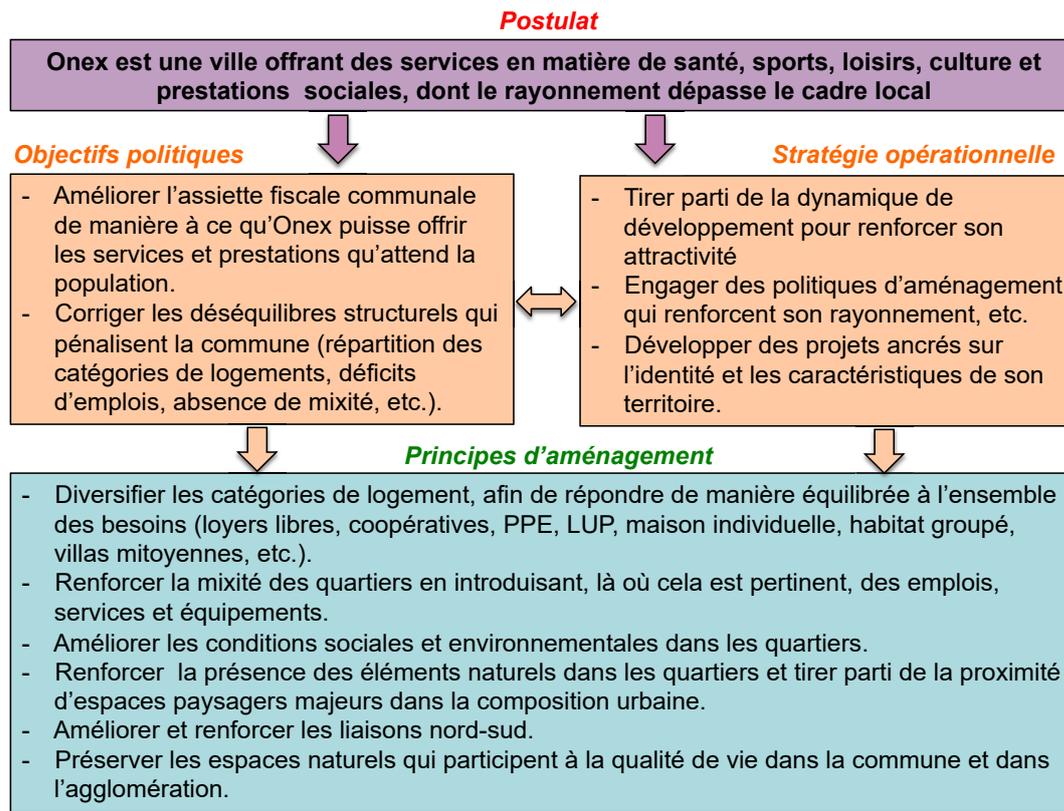
GRAND PROJET BERNEX (P04)

Avec le prolongement du tramway Cornavin – Onex – Bernex, ce vaste périmètre situé au nord du village de Bernex, constitue une opportunité majeure pour un nouveau quartier urbain dense.

Disposant d'une surface disponible importante, situé en continuité de l'urbanisation existante, ce site est propice à la création d'un quartier mixte (capacité d'accueil en logements et en surfaces d'activités intégrant des services et des équipements d'agglomération) à forte valeur ajoutée. Avec une desserte en transports publics renforcée et un potentiel de développement compact et dense, Bernex dispose des caractéristiques pour atteindre la taille critique lui permettant d'assurer son rôle futur de centre régional.

Potentiel total estimé en SBP : 570 000 m² de logements – 285 000m² d'activités

Planifications adoptées d'ici 2030 : 570 000 m² de logements – 285 000m² d'activités



PDCom 2014 - Synthèse des orientations stratégiques des politiques publiques

Le Plan directeur communal (PDCom) d'Onex - adopté par le Conseil municipal le 11 novembre 2014 et approuvé par le Conseil d'État le 11 mars 2015 – définit les orientations stratégiques des politiques publiques (ci-dessus), développées notamment dans le cadre d'ateliers participatifs, et pose un diagnostic ainsi que des intentions pour le périmètre d'étude, subdivisé en deux secteurs : le Centre (chapitre 6.1) et le quartier Cressy-Traille (chapitre 6.2). La sélection de passages ci-après met en exergue les dimensions-clés pour la présente analyse.

APPORT PARTICIPATIF (P. 19)

Dans le cadre de l'élaboration des orientations stratégiques du PDCom, des ateliers de « participation de la population à la définition des grands principes d'aménagement » ont été organisés fin 2011 et mi- 2012. Les éléments suivants sont à même d'alimenter la présente réflexion :

- *Au niveau du diagnostic, les constats, très largement partagés, mettent en évidence : la proximité de la nature et la présence d'une riche végétation sont relevées de manière quasi unanime par tous les groupes, comme un des atouts de la commune ; le manque d'emplois qui affecte non seulement l'image de la commune, mais également ses finances ; les nuisances dues à la circulation.*
- *Le rêve d'une cité écologique, verte, sobre énergétiquement constitue une préoccupation nouvelle de plus en plus présente dans les revendications des populations.*
- *[Un] double phénomène : d'une part la crainte d'une perte de la qualité de vie en raison d'un développement urbain trop important et, d'autre part, une volonté manifeste d'améliorer les conditions du « mieux vivre ensemble » par la création d'espaces de rencontre, de parcs et jardins, de lieux de convivialité, etc. Cette double préoccupation traduit parfaitement les enjeux du développement urbain qui nécessite de trouver un bon équilibre entre les aspects quantitatifs (produire des logements pour répondre aux besoins de la population) et les aspects qualitatifs (aménager des quartiers agréables à vivre).*



PDCom 2014 - Plan de PDCom

SECTEUR CENTRE

6.1 UN CENTRE POUR ONEX (P. 105)

[...] Onex souhaite exploiter ce potentiel et se doter d'un centre urbain pour asseoir et renforcer son statut de ville jouant un rôle dans le réseau des villes de l'agglomération et pour modifier son image de banlieue résidentielle.

L'affectation de ce secteur en zone 4B ne permet toutefois pas d'atteindre cet objectif ; une modification de zone est donc nécessaire pour permettre de renforcer l'intensité urbaine de ce secteur. [...]

Objectifs :

- Accueillir de nouveaux logements, équipements, services et activités : nouvelles constructions, rénovation et surélévation d'immeubles existants.
- Transformer ou reconstruire les bâtiments en inadéquation avec le caractère de centralité urbaine.
- Reconstruire la salle communale et rénover les bâtiments communaux.
- Mettre en valeur l'espace public et les équipements emblématiques.
- Optimiser les flux (piétons, vélos, TP, voitures) [...].

Les développements au nord de la Place des Deux-Églises doivent permettre :

- Une plus grande diversité des fonctions urbaines en complément de l'habitat : activités, équipements, services, commerces.
- Une meilleure définition de l'espace public au centre de la commune.
- La réalisation d'une liaison piétonne entre la route de Loëx et l'avenue du Bois-de-la-Chapelle.

- Le renforcement des haies existantes entre le chemin de Cressy et le CO du Marais.

(Au chapitre « 7. synthèse du potentiel constructible » (p. 137), le potentiel de logements n'est pas quantifié).

FICHE DE MESURE N° 5-2-2 – POLITIQUE FONCIÈRE (P. 145)

[...] Secteurs stratégiques : les terrains à déclasser en zone de développement 3, destinés à des activités, le long de la route de Chancy, à l'ouest de la commune et au centre de la ville.

[...] La maîtrise foncière publique est une des conditions pour accompagner un développement urbain harmonieux en permettant d'une part à la collectivité de réaliser les équipements nécessaires à la population et, d'autre part, d'être partie prenante des principales opérations d'urbanisation.

Une politique foncière proactive comporte différentes stratégies à déployer selon le contexte, l'opportunité ou la nécessité :

- Acquérir des terrains prioritairement dans les secteurs à forts enjeux pour mieux en maîtriser le développement. Ces acquisitions peuvent se faire de gré à gré ou par le biais de l'exercice du droit de préemption.
- Négocier la cession des terrains pour des équipements ou installations publics dans le cadre des projets de développement.
- Acquérir des terrains au gré des opportunités pour disposer d'une « monnaie d'échange » permettant de débloquer des opérations.

FICHE DE MESURES N° 6-1-1 UN CENTRE POUR ONEX (P. 147)

[...] Établir, en collaboration avec le canton, un PDQ [ou une image directrice] préalablement à la modification des limites de zone (zone 4B -> zone de développement 3) pour garantir un développement coordonné du périmètre. Ce PDQ est aussi envisagé comme un instrument de mobilisation des propriétaires privés, qui seront étroitement associés à la démarche, afin d'une part de les sensibiliser à la volonté communale de mise en valeur de ces terrains et, d'autre part, de connaître leurs intentions et d'identifier des projets « déclencheurs » [...].

FICHE DE MESURES N° 6-4-2 DIVERSITÉ BÂTIE ET QUALITÉ ARCHITECTURALE

Encourager les opérations qui offrent une diversité bâtie et une qualité architecturale. Soutenir les démarches visant à adapter les instruments légaux [règlement de quartier, de PLQ ou concours] dans le but d'une meilleure prise en compte de la qualité urbanistique et architecturale [...].

6.2 LA CITÉ, LES JARDINS D'ONEX ET CRESSY-TRAILLE (P. 111)

[...] Le quartier de Cressy-chemin de la Traille, également réalisé dans les années 60, présente des qualités spatiales par la composition d'ensemble et connaît tout comme la Cité des problèmes de vieillissement du parc immobilier, notamment dans la partie ouest.

[...] déficit de parkings souterrains. Lors de la réalisation [...] dans les années 60, les autorités n'ont pas anticipé le développement de l'automobile et les espaces collectifs sont aujourd'hui encombrés de voitures ; les « espaces communs » entre les immeubles et la rue ne jouent pas leur rôle d'espace d'accueil et d'hospitalité, lieux privilégiés de rencontres et d'échanges entre les habitants, assurant la transition entre l'espace public de la rue et l'espace privé des logements. L'amélioration de ces espaces collectifs dans le prolongement des logements passe entre autres par la création de parkings souterrains.

[...] Les espaces verts semi-privés sont, pour la plupart, entretenus de manière intensive et sont pauvres sur le plan biologique. Les places de jeux et espaces de rencontres sont souvent dans un mauvais état. Il y a là un grand potentiel d'amélioration du cadre de vie pour les habitants et en termes de biodiversité.

OPTIONS POUR LE SECTEUR CRESSY – TRAILLE

Ce quartier dispose d'une trame aérée qui en fait une de ses qualités.

L'adjonction éventuelle de nouveaux bâtiments dans ce tissu surtout dans la partie à l'ouest du chemin de la Traille

doit donc être examinée avec la plus grande circonspection. En effet, les dégagements entre bâtiments, leur orientation et leur ouverture vers les Evaux, créent de beaux espaces qui participent au maillage vert communal et constituent des liaisons vertes nord-sud (voir chapitre 3.5).

Dans la perspective de préserver ces qualités, des surélévations semblent plus appropriées que le remplissage des espaces verts. [... Pour] le secteur Cressy-Traille, il est proposé une modification en zone de développement 4A permettant de passer le gabarit à 15 m. L'adjonction de 1 à 2 niveaux supplémentaires pourrait être envisagée, moyennant quelques précautions :

- La surélévation devra porter sur un immeuble entier et non sur des portions d'immeubles (voir exemples à ne pas suivre ci-contre).
- Elle doit s'accompagner de mesures d'amélioration des conditions d'habitat tant au niveau des logements existants que des aspects thermiques du bâtiment ou encore des aménagements extérieurs.
- La surface surélevée ne doit pas déborder de la façade de l'immeuble surélevé.
- Les besoins supplémentaires en places de stationnement ne doivent pas être réalisés au détriment des espaces publics et collectifs.
- La surélévation ne doit pas porter préjudice aux qualités d'habitat des bâtiments voisins.

Pour autant que ces principes soient respectés, la Commune pourrait renoncer à exiger l'établissement d'un PLQ en vertu de l'article 2 LGZD. Dans le cas contraire, un PLQ sera exigé.

OBJECTIFS

- Rénover le tissu bâti : immeubles et espaces collectifs entre les immeubles et la rue.
- Améliorer la qualité et diversifier les types d'espaces verts semi-privés : jardins, prairies, parcs, places de jeux, etc.

Au chapitre « 7. Synthèse du potentiel constructible » (p. 137), un potentiel de 120 à 300 logements est identifié, dont 90 réalisables à l'horizon 2030.

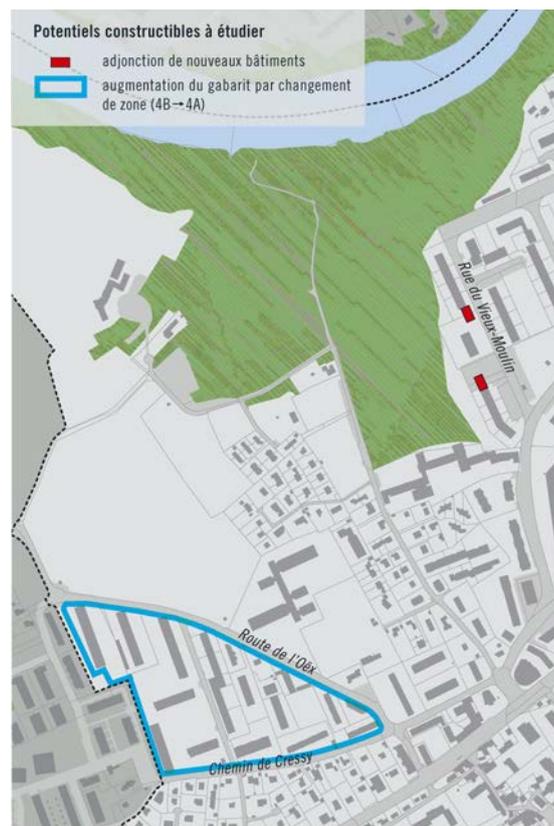
FICHE DE MESURES N°6-2-1 LA CITÉ, LES JARDINS D'ONEX ET CRESSY-TRAILLE (P.151)

Rénover le tissu bâti : immeubles et espaces collectifs entre les immeubles et la rue. Améliorer la qualité et diversifier les types d'espaces verts semi-privés : jardins, prairies, parcs, places de jeux, etc.

[...] La rénovation du tissu bâti [...] (domaine privé) passe par trois types d'interventions, qui relèvent de la bonne volonté des propriétaires privés :

- Rénovation des immeubles sur les plans énergétiques et de l'habitabilité des logements (typologies adaptées à la demande actuelle des ménages, balcons, etc.).
- Requalification des espaces collectifs de transition entre les immeubles et la rue.
- Amélioration de la qualité et diversification des espaces verts semi-privés.

[...] La marge de manœuvre de la commune est faible, mais elle peut jouer un rôle de « facilitateur » et d'incitateur. Poursuivre et renforcer la plateforme de dialogue et d'échange d'informations entre propriétaires (rôle de facilitateur). À travers cette démarche, la Commune permet aux propriétaires de se rencontrer, elle contribue à une meilleure circulation des informations et démontre sa volonté de travailler avec les privés sur le long terme.



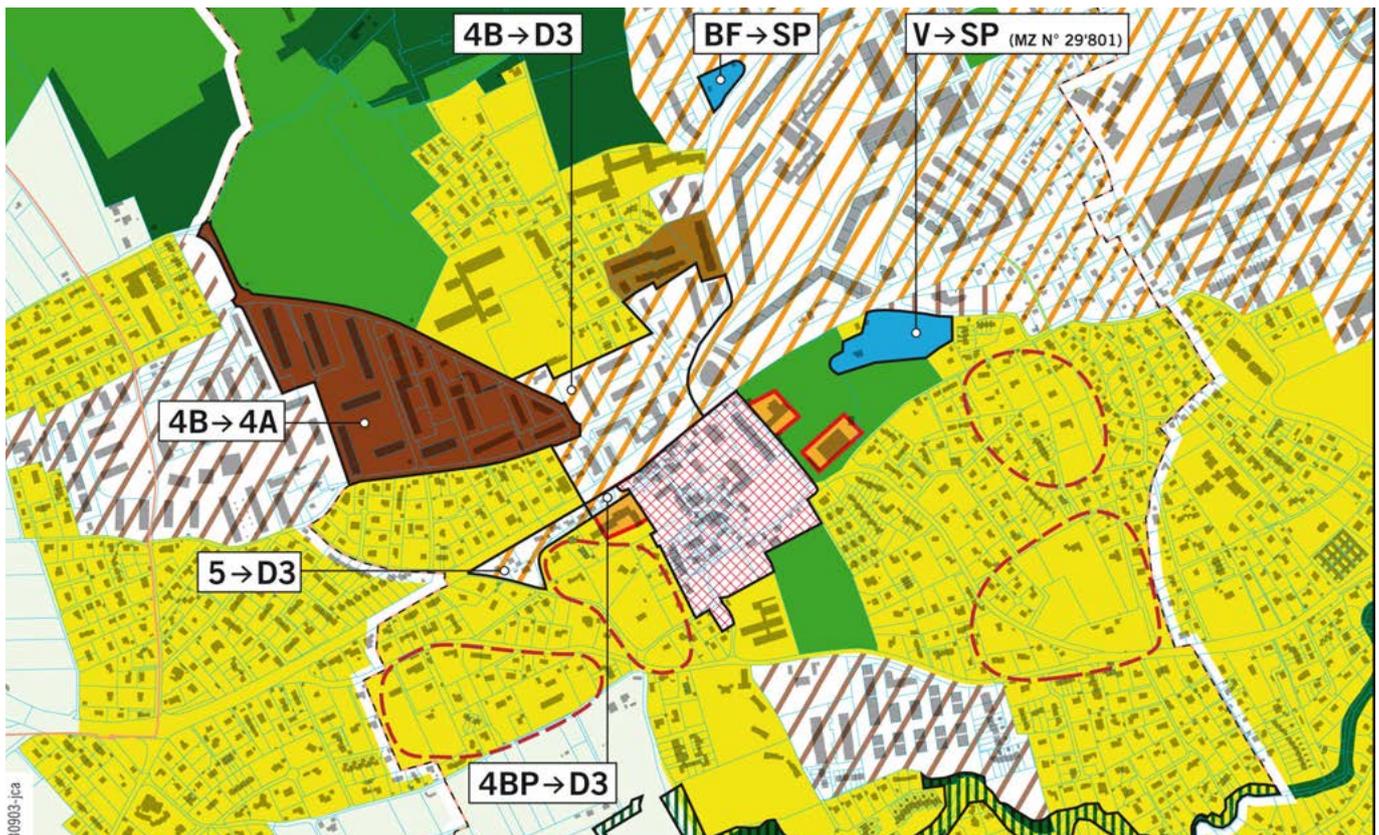


Figure 51 : Modifications de zones projetées et en cours

FICHE DE MESURES N° 6-4-2 DIVERSITÉ BÂTIE ET QUALITÉ ARCHITECTURALE (P. 161)

Encourager les opérations qui offrent une diversité bâtie et une qualité architecturale. Soutenir les démarches visant à adapter les instruments légaux [règlement de quartier, de PLQ ou concours] dans le but d'une meilleure prise en compte de la qualité urbanistique et architecturale.

PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS DE ZONES SELON PDCOM

Le PDCom propose deux modifications de zone dans le périmètre à l'étude :

1. Centre : zone 4B vers une zone de développement 3.
2. Cressy-Traille : zone 4B vers une zone 4A (ordinaire).

PLAN GUIDE



<p>MUTATION URBAINE DE LA ZONE 5 (A03)</p> <ul style="list-style-type: none"> Modification de zone [ZD3] Modification de zone [ZD4A] Modification de zone [Z4BProt] 	<p>DENSIFICATION EN ZONE 5 (A04)</p> <ul style="list-style-type: none"> Densification conditionnelle [Art. 59 al.4 LCI] <p>PROGRAMMATION</p> <ul style="list-style-type: none"> Equipement public (hypothèse de localisation, recherche d'un programme) Commerce, service, activité (projeté) 	<p>ESPACE MINERAL (imperméable / semi-perméable)</p> <ul style="list-style-type: none"> Place, esplanade, square (existant / projeté) Rue de quartier "rue à vivre" (projeté) Trottoir à créer ou réaménager / chemin à créer ou réaménager
---	--	---

La Ville d'Onex a réalisé un plan guide de la zone villas de manière à « anticiper et accompagner [sa] mutation » par le biais d'une démarche partagée entre la Commune, le Canton et les habitants.

Le plan guide « prend en compte l'identité et les atouts du site - ses qualités paysagères, environnementales ou patrimoniales » et porte une attention particulière aux conditions d'accessibilité et à la programmation ».

Deux secteurs du plan guide sont contigus au périmètre d'étude : 1. le secteur « Chavaz », le long du chemin éponyme et 2. le secteur « Dode », au nord-ouest de route de Chancy.

CHAVAZ

Le secteur Chavaz est identifié comme périmètre où maintenir la zone villas et où la vie de quartier s'organise autour des dessertes en impasse (unités de voisinage),

Les principes suivants sont à prendre en compte pour ce secteur : préserver et valoriser les objets porteurs d'une continuité historique ; développer un maillage des espaces ouverts avec une bonne qualité d'usage ; maintenir au maximum la végétation existante structurante ; assurer des continuités végétales qui participent au maillage de la commune ; favoriser la biodiversité.

Une densification est possible, moyennant dérogations selon l'art. 59 al.4 LCI. Le développement du secteur fait l'objet de prescriptions à respecter (liaisons/corridors biologiques majeurs ; maillage vert des haies et arbres ; édifices patrimoniaux ou jardins d'intérêt ; certaines liaisons MD ; gestion des eaux claires ; élargissement du domaine public ; nouveaux accès des véhicules privés.

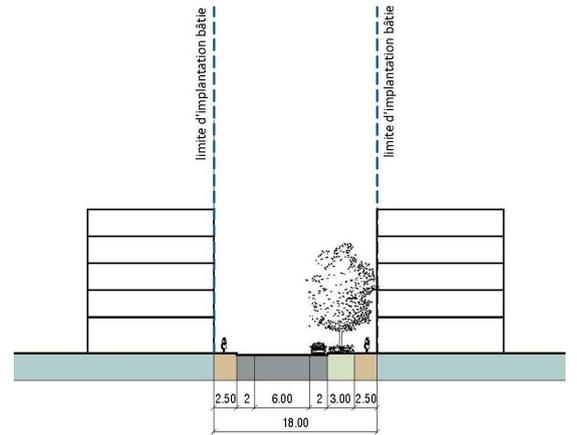
DODE

Le secteur Dode fait partie des périmètres désignés pour la réalisation de nouveaux quartiers, par le biais de modifications de zone.

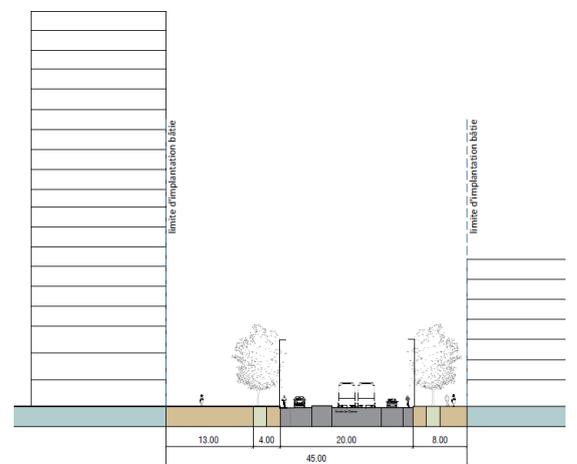
Les principaux enjeux pour ce secteur sont : configurer les nouveaux quartiers (forme urbaine) ; favoriser la mixité sociale ; créer les conditions à l'émergence de lieux centraux ; développer un maillage des espaces publics avec une bonne qualité d'usage ; développer le transfert modal des transports individuels motorisés (TIM) vers la mobilité douce (MD) et les transports collectifs (TC) ; gérer de façon proactive les valeurs liées au foncier ; préserver au maximum la végétation existante structurante ; assurer des continuités végétales qui participent au maillage de la commune ; choisir une végétation adaptée aux contextes ; limiter les nuisances sonores liées au trafic ; protéger la population contre les accidents majeurs.

Les principes de mise en œuvre suivants sont à retenir pour la suite de l'analyse :

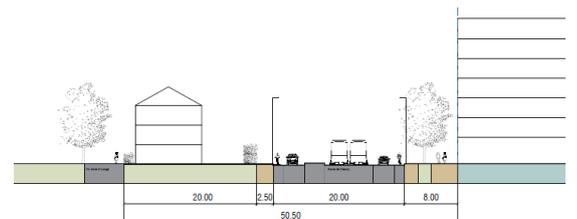
- L'horizon est fixé à 2023 pour aboutir à l'adoption d'une MZ en zone 3 et 4A de développement. Dans l'intervalle, la Commune pourra délivrer des préavis contraignants aux dérogations demandées.
- La cible pour le développement en zone D3 est un IUS de 1,4, en zone D4A un IUS de 1,0.
- Ce nouveau quartier comporte une part d'activités. Le bâti entretient un lien fort avec les espaces publics qui le structurent (rues de quartier, places, square, etc.).
- Les immeubles auront des gabarits diversifiés de tendance haute (par exemple, R+6 à R+13 ponctuellement), qui s'inscriront comme des figures marquantes le long du boulevard; des tours peuvent être envisagées en complément de celles existantes ou en projet.
- Autour de la nouvelle place de la Dode ou le long de la route de Chancy, une centralité est créée en supplément de celle du village; en vue d'y créer une intensité urbaine, une programmation variée et complémentaire y sera déployée.
- Une nouvelle desserte de quartier (DP) traverse de part en part le périmètre nord.
- Les espaces publics sont requalifiés sur la route de Chancy ainsi que sur les chemins de la Dode et de Cressy et les qualités paysagères sont améliorées (alignement d'arbres, haies existantes renforcées et prolongées, arbres remarquables intégrés aux espaces ouverts des nouveaux quartiers).
- L'assainissement du bruit routier et les risques liés aux accidents majeurs sur la route de Chancy sont pris en compte. Le raccordement des bâtiments à l'extension du réseau CA-DIOM est privilégié. Les sites pollués importants sont assainis.



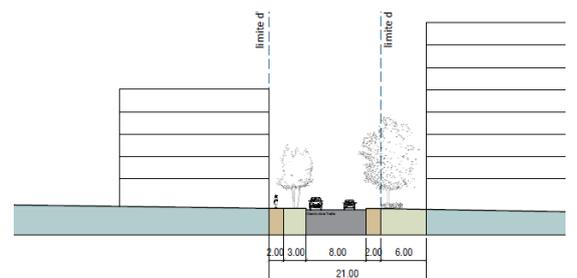
coupe type chemin François-Chavaz



coupe type route de Chancy au droit de l'arrêt de tram Dode



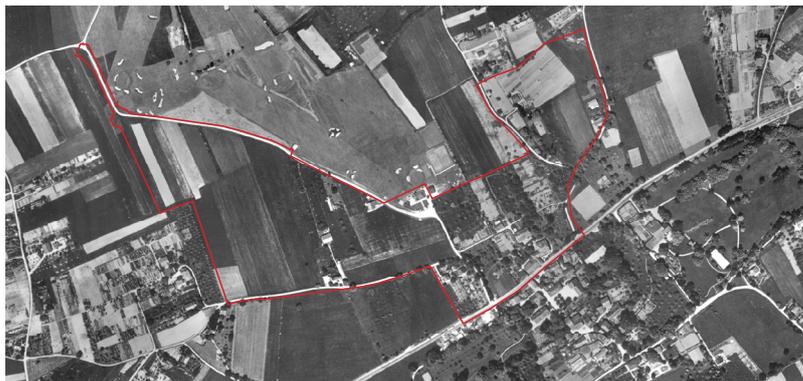
coupe type route de Chancy au droit de la Vi-Longe



nouvelle rue de quartier au nord de la route de Chancy

HISTORIQUE DU SECTEUR

Jusque vers la fin des années 50, Onex est un village de la campagne genevoise, constitué d'un noyau historique, entouré de fermes et de quelques villas le long de la route de Chancy.



orthophoto 1932 (source : SITG 2020)

Le périmètre d'étude se développe très rapidement, dans la période 1956-1963, principalement autour de la réalisation de six ensembles de logements économiques.



orthophoto 1963 (source : SITG 2020)

Dans la même temporalité que le développement de la Cité d'Onex, le secteur sera complété jusqu'au début des années 1970. À cette période, la trame bâtie, constituée de parallèles et de perpendiculaires à l'axe de la route de Chancy, à savoir une orientation sud-ouest / nord-est du périmètre, est posée.



orthophoto 1972 (source : SITG 2020)

Le salle communale d'Onex est le premier équipement à voir le jour (fin 50s), suivi des églises catholiques et protestantes (60s), du C.O. du Marais (60s) et du stade et des tennis (60s), de l'école François Chavaz (début 70s) et des anciens bâtiments du foyer Butini (fin 70s - début 80s).



orthophoto 2018 (source : SITG 2020)



Dès le début des années 1970, Onex-Centre est une polarité dotée d'une cohérence spatiale et fonctionnelle.

De 1980 à nos jours, le tissu bâti du périmètre est complété de manière « interstitielle », vraisemblablement au gré des opportunités foncières.

À proximité, il est à relever la réalisation par étape du quartier entourant l'école de Cressy, sur la commune de Confignon, entre 2000 et 2005, ainsi que le redéveloppement du foyer Butini vers 2012.

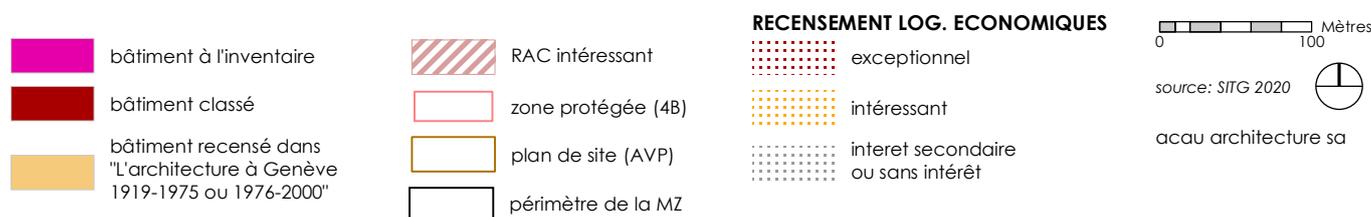
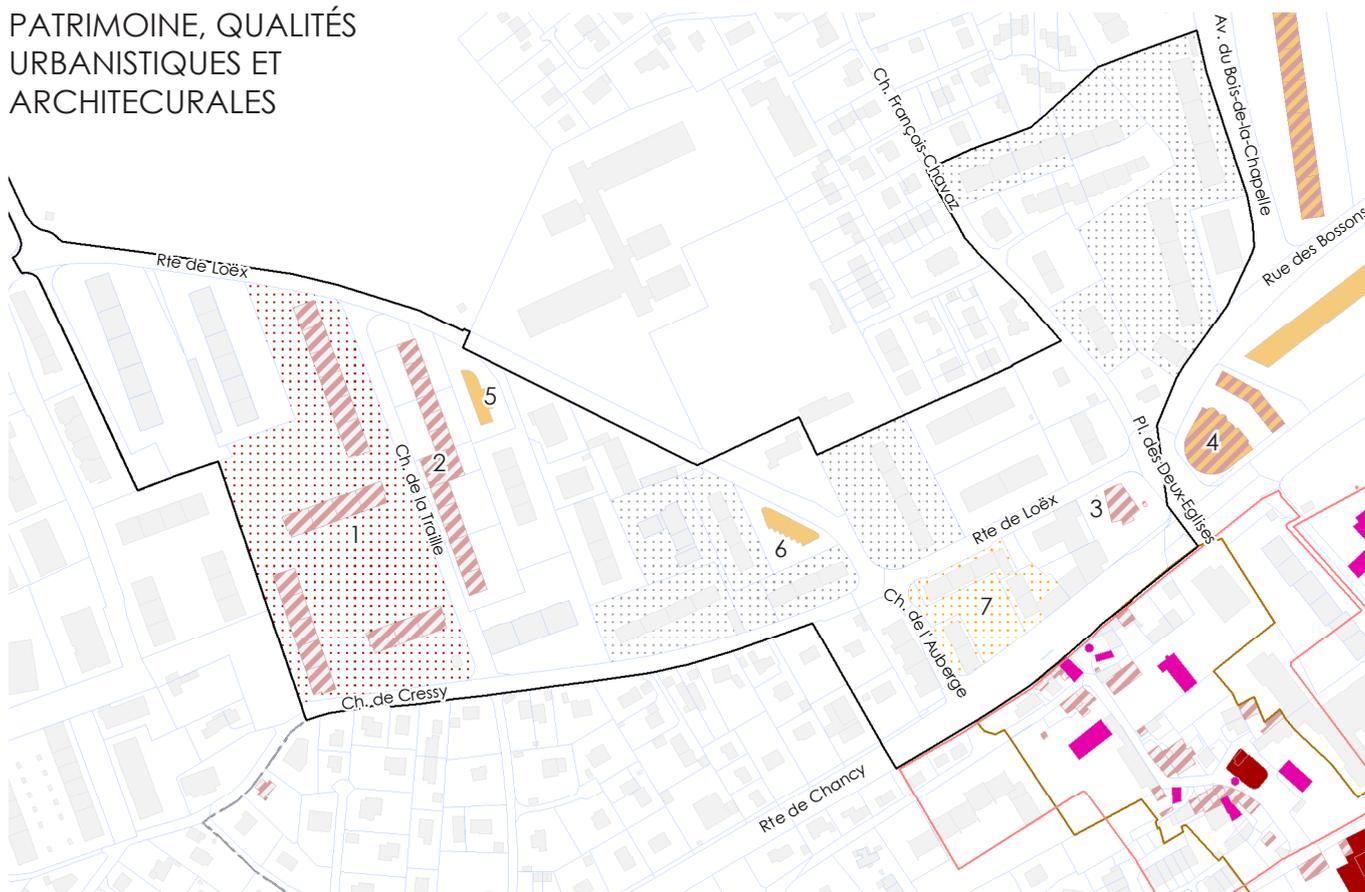
Le tissu des zones villas alentour se développe sur la même temporalité, avec une majorité de réalisations dans les années 50 à 70, un tissu complété entre 1980 et 2013, puis une densification des parcelles permise par l'article 59 LCI.

Le secteur est caractéristique d'un urbanisme de zonage, qui imprime notamment une distinction marquée entre la Cité d'Onex (gabarits hauts) et Onex-Centre (gabarits bas de type R+2).

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Noyau historique d'Onex centre composé de six ensembles de logements économiques de 1956 à 1960.
- ⇒ Bâti et espaces publics majoritairement développés entre le milieu des années 1950 et le début des années 1970.
- ⇒ Périmètre caractérisé par des gabarits bas (R+2) le distinguant clairement de la Cité.
- ⇒ Concentration de logements économiques ayant pour corollaire la présence d'une population financièrement moins aisée, dont le revenu disponible est fortement tributaire du montant du loyer.

PATRIMOINE, QUALITÉS URBANISTIQUES ET ARCHITECTURALES



Le périmètre d'étude compte 120 bâtiments évalués par le Recensement architectural (RAC) de 2016. Il n'en existe aucun d'intérêt exceptionnel, 34 de niveau intéressant (28%), 45 avec un intérêt secondaire (38%) et 41 sans intérêt (34%). Les bâtiments de niveau intéressant sont les suivants :

Ensemble de logements dit « Cité Golf » (1), réalisé entre 1959 et 1963 par les architectes André et Francis Gaillard, formant un ensemble cohérent avec le bâtiment de la Société immobilière Clair-Printemps (2). Une valeur exceptionnelle a été attribuée à cet ensemble lors du Recensement des logements économiques.

Ensemble dit « Clair-Printemps » (2), réalisé entre 1958 et 1961 par les mêmes architectes, comportant une galette basse de locaux commerciaux. Le RAC pointe que ces logements modestes ont été bien entretenus et représentent encore actuellement un modèle d'habitation économique de grande qualité.

Le temple d'Onex (3), ultime œuvre de l'architecte John Torcapel, achevé en 1965.

Directement à proximité du périmètre, le RAC relève la présence de l'église paroissiale Saint-Martin (4), réalisée entre 1964 et 1965 par l'architecte Virginio Malnati. Le RAC souligne sa proximité avec le temple (3), « situé de l'autre côté de la rue [...], qui structure de façon singulière l'entrée sud de la Cité d'Onex ». L'effet de porte d'entrée est aussi valable pour Onex-Centre.

Ainsi, le tissu bâti du périmètre est composé, pour environ un tiers, de bâtiments sans intérêt particulier, pour un autre tiers, de « bâtiment commun, s'inscrivant dans la production courante de son époque, de qualité moyenne » (RAC pour qualifier les bâtiments d'intérêt secondaire) et, pour un dernier tiers, des ensembles « Cité Golf » (1) et « Clair Prin-

temps » (2) dont les qualités architecturales et urbanistiques sont reconnues.

L'ouvrage « L'architecture à Genève, 1976-2000 » recense l'immeuble d'habitation réalisé en 1985 par l'architecte Jacques Schär (5) et les immeubles d'habitation réalisés en 1996 par les architectes Jacques Schär et Christine Sjöstedt (6).

Le Recensement des logements économiques relève l'ensemble réalisé par l'architecte Roger Boulens en 1960 (7). Il est à relever que le Recensement architectural qualifie de « sans intérêt » les bâtiments de ce même ensemble.

En termes d'inventaire des voies de communication de la Suisse (IVS), le périmètre inclut les tracés de la route de Chancy (d'importance nationale avec substance) et le chemin François-Chavaz (importance locale sans substance).



exemple de bâtiment de niveau « sans intérêt » au RAC 2016



exemple de bâtiment de niveau « intérêt secondaire » au RAC 2016



exemple de bâtiment de niveau « intéressant » au RAC 2016



Temple d'Onex et Eglise paroissiale Saint-Martin niveau « intéressant » au RAC 2016



plan masse du secteur élargi

L'implantation orthogonale des bâtiments caractérise le périmètre de manière encore plus marquée que la Cité d'Onex (voir schéma ci-dessus). Cette trame a été étendue aux nouveaux quartiers plus à l'ouest, sur les communes de Confignon et de Bernex.

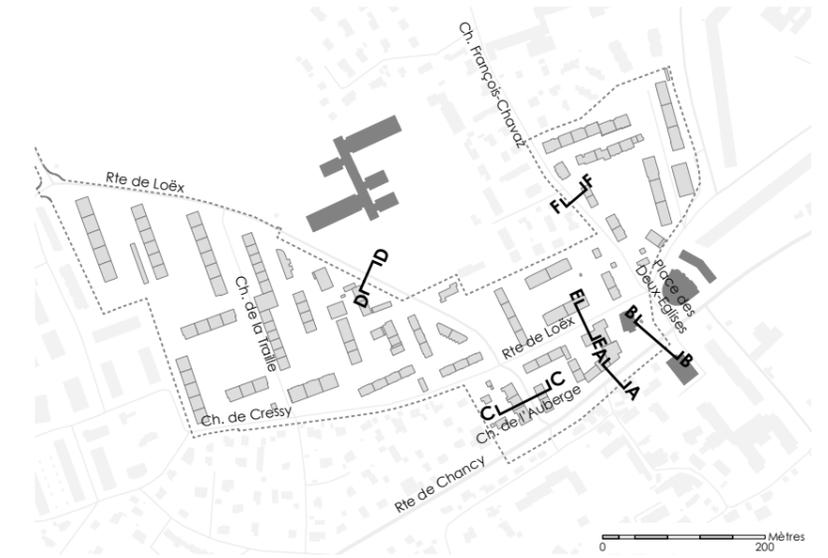
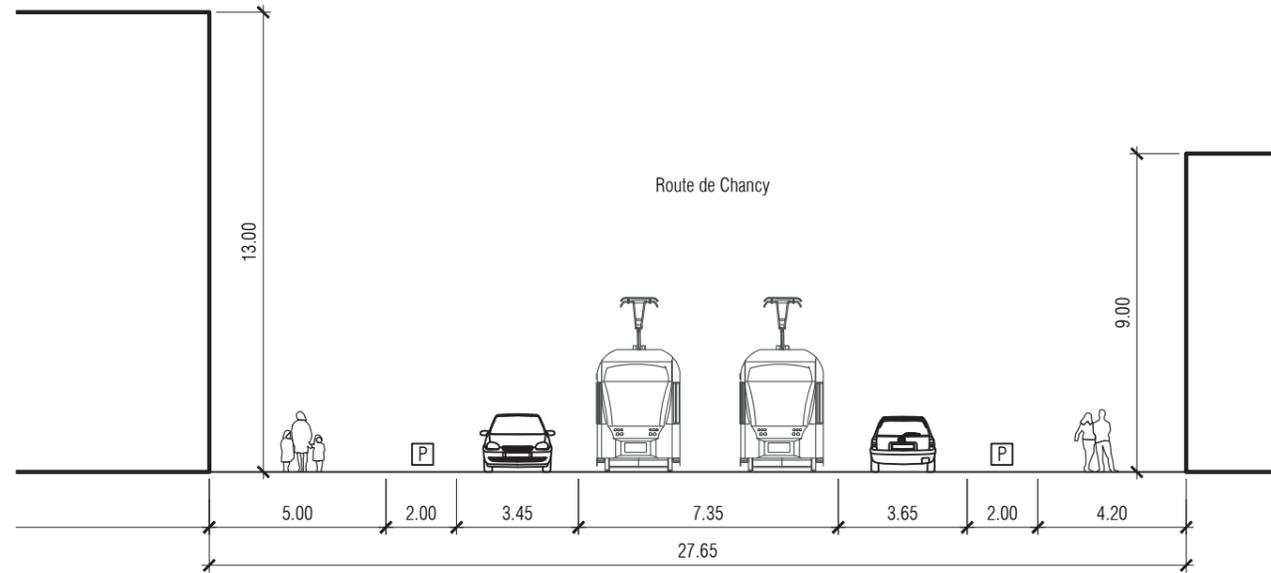
ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Périmètre comprenant, globalement, peu d'objets avec une valeur patrimoniale impliquant un maintien.
- ⇒ À l'ouest, distinction des ensembles « Cité Golf » (1) et « Clair Printemps » (2).
- ⇒ À l'est, distinction du temple (3) et de la paroisse (4) qui créent un effet de porte d'entrée.
- ⇒ Principes d'implantation orthogonale des bâtiments autour de généreux espaces libres issus du plan Onex-Lancy ; extension du système pour les nouveaux quartiers réalisés à Confignon en 2005.
- ⇒ Tracé IVS de la route de Chancy d'importance nationale avec substance.
- ⇒ Présence du Vieux-Village en vis-à-vis à prendre en compte.

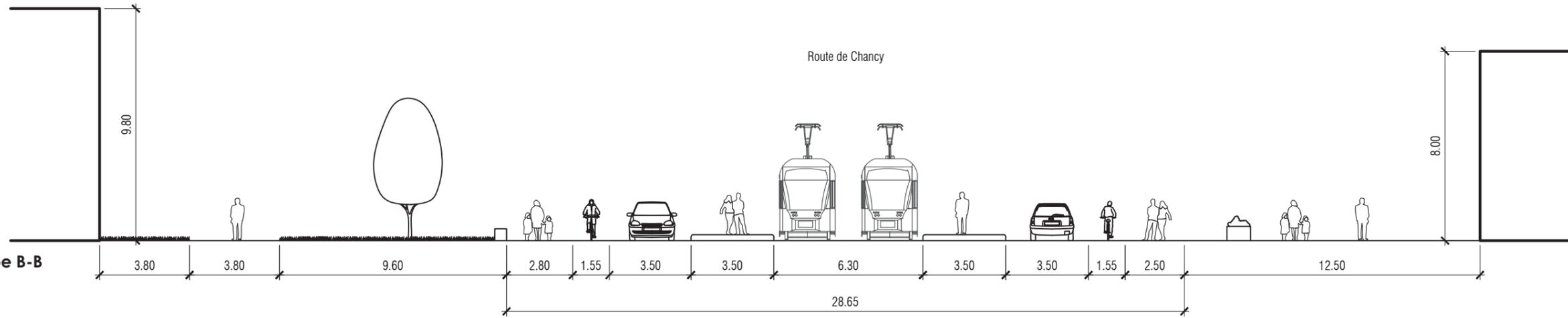
COUPES TYPES DE L'EXISTANT

Une série de coupes types de l'existant permettent d'apprécier les gabarits disponibles en vue d'une requalification de l'existant.

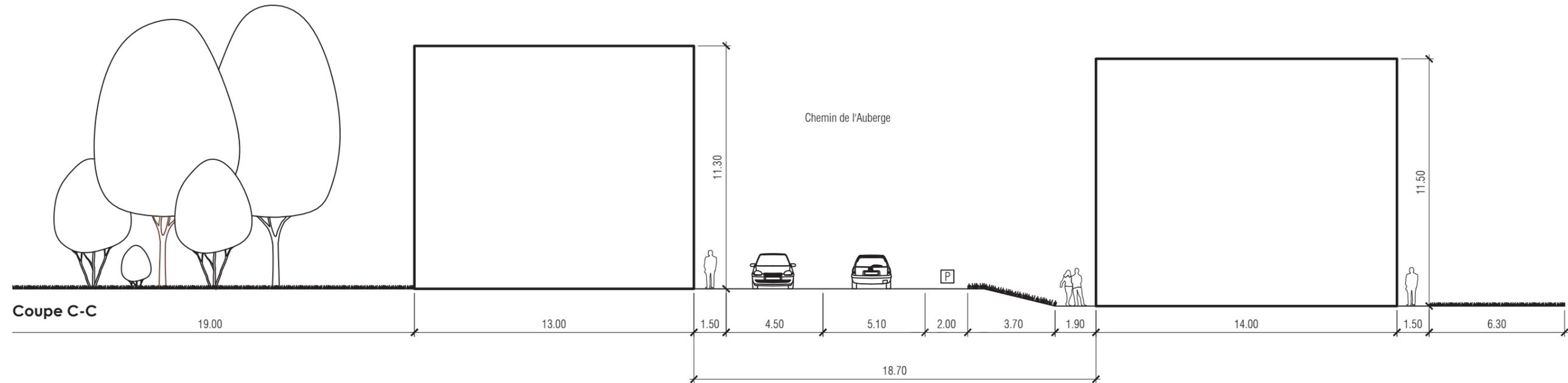
Coupe A-A

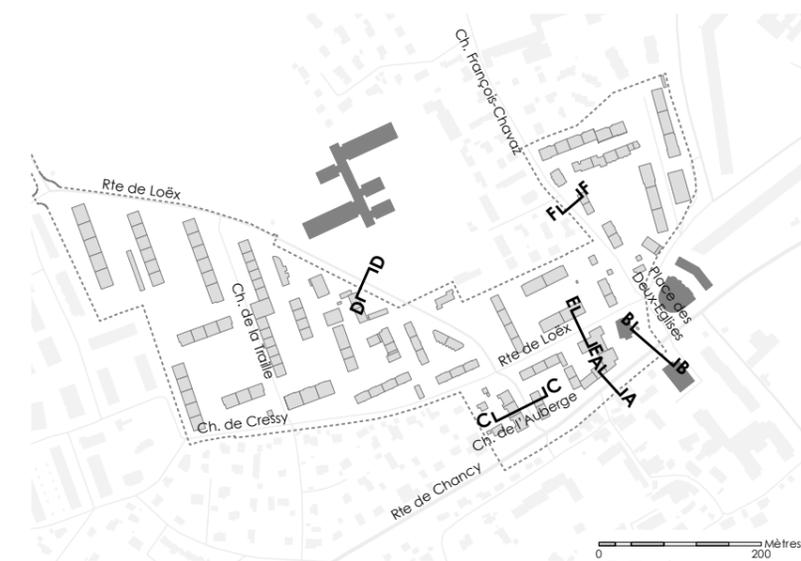


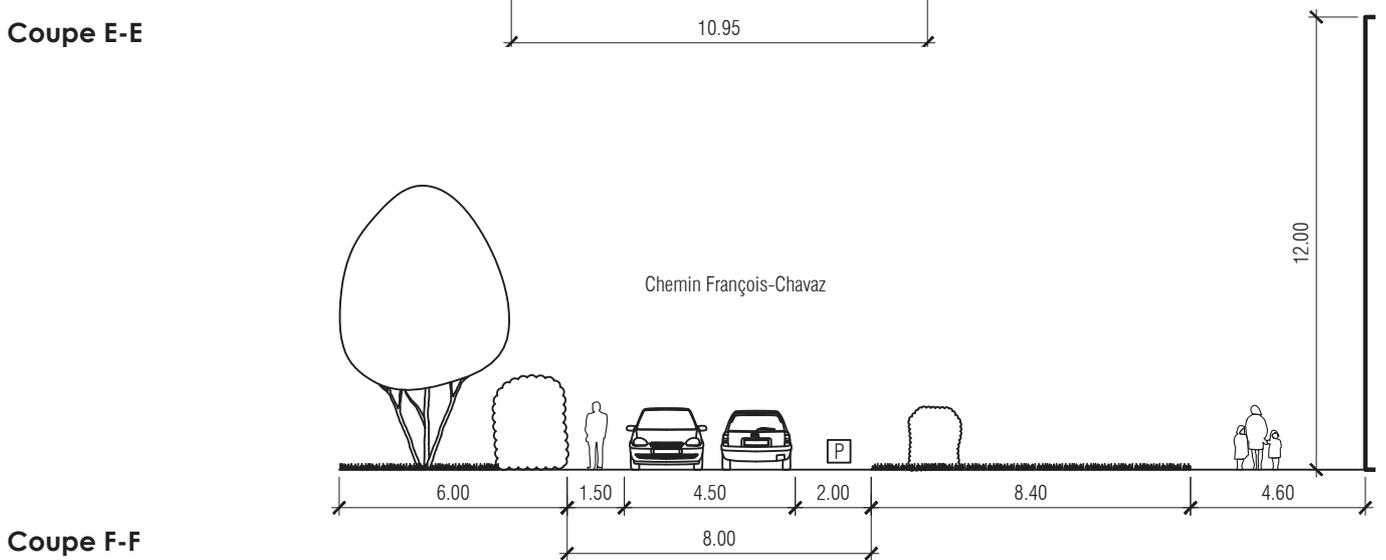
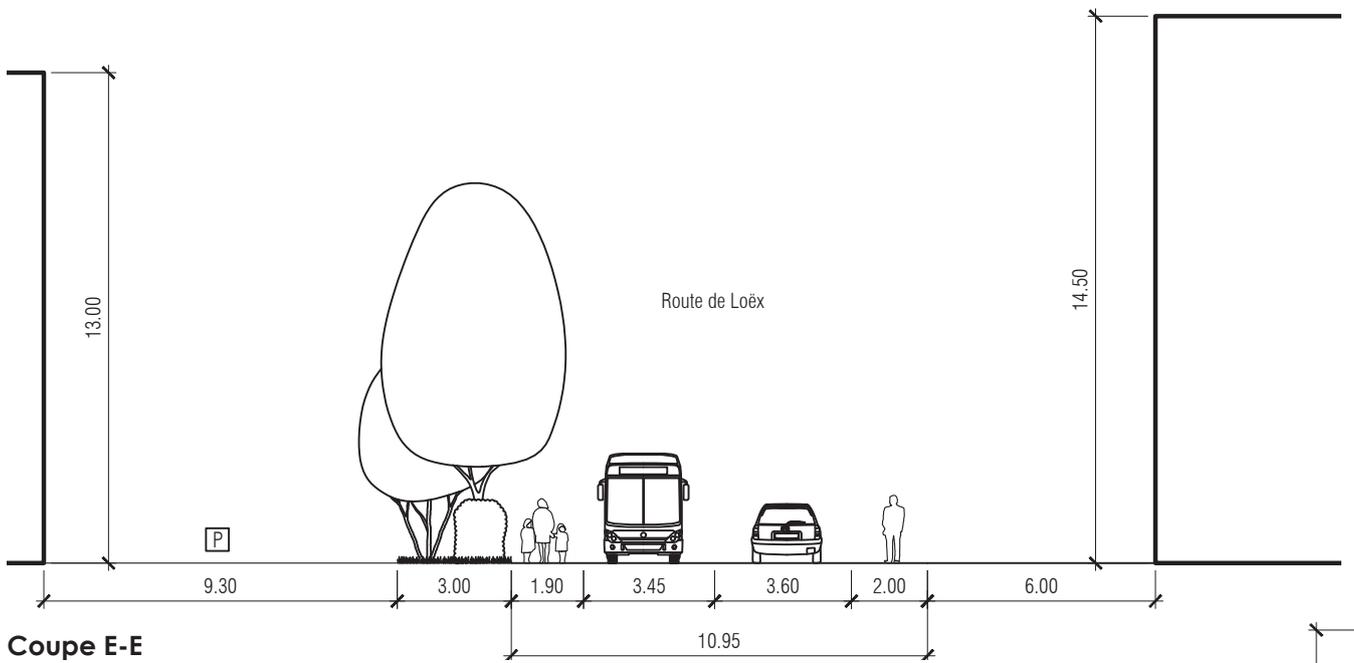
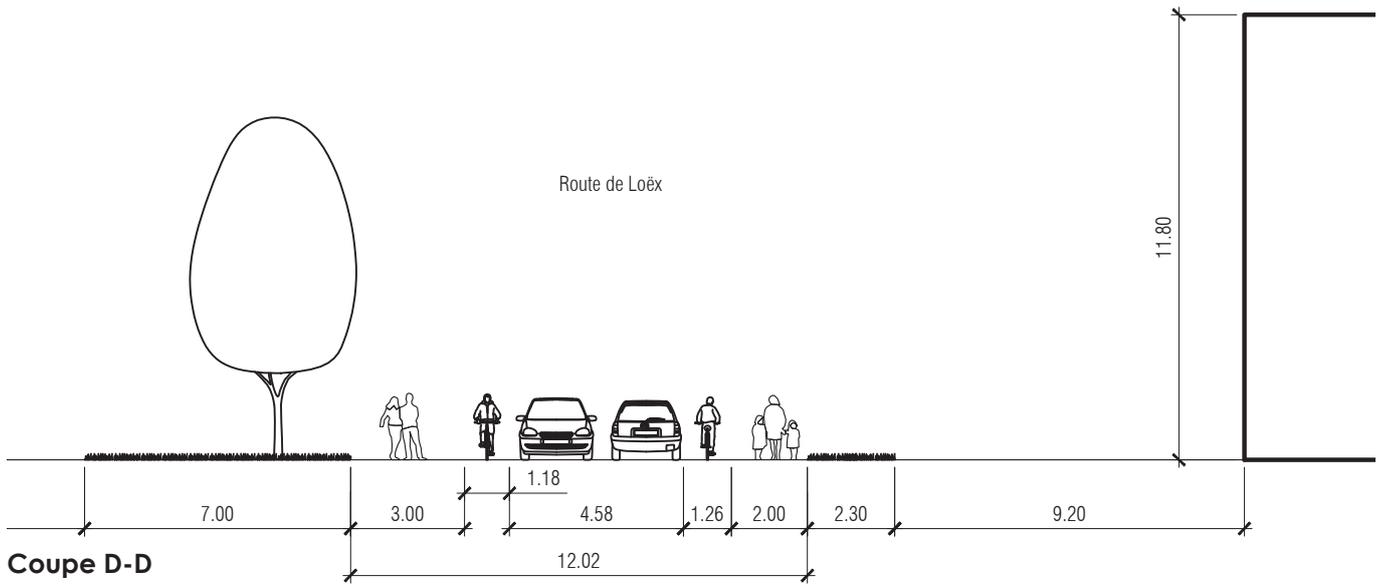
Coupe B-B



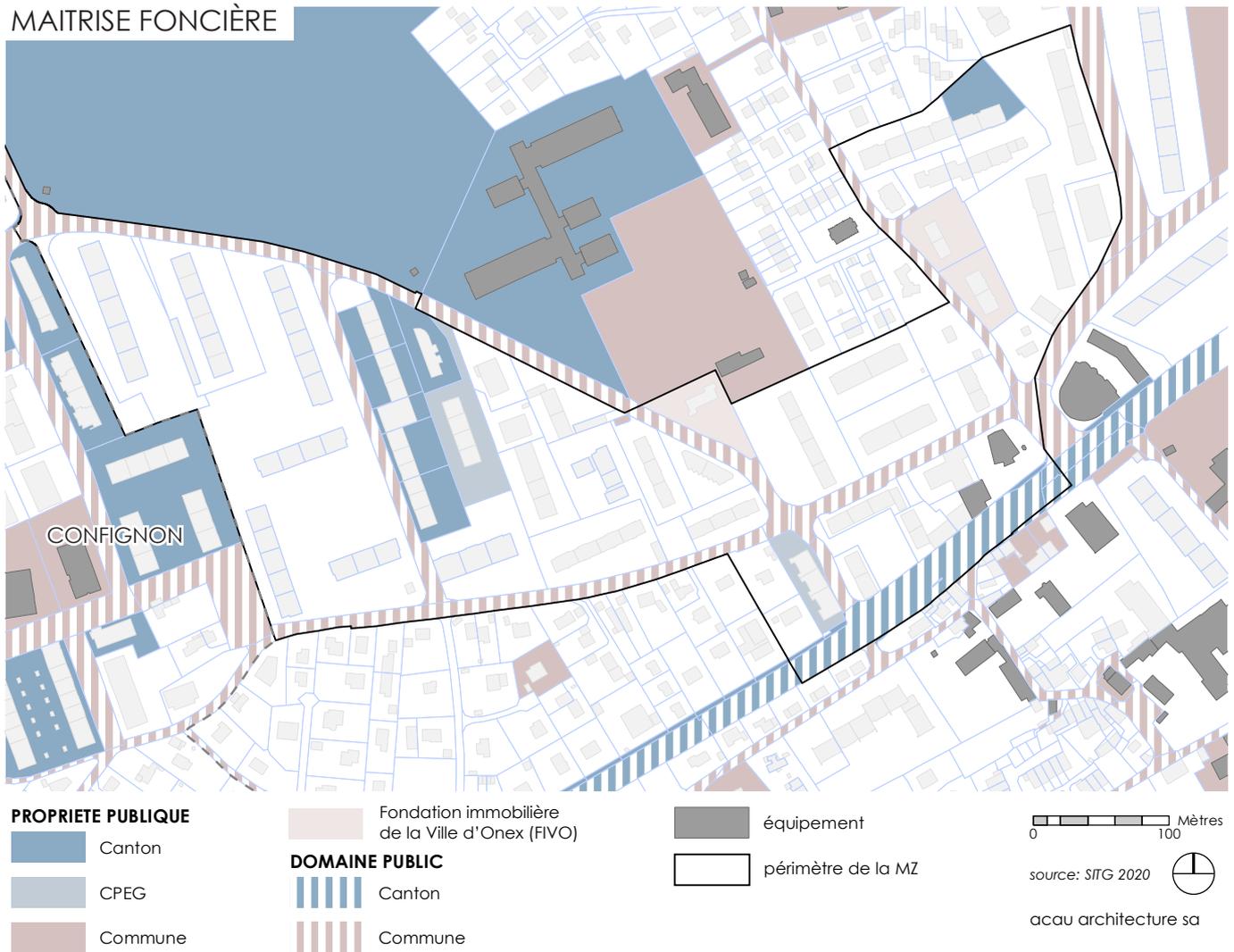
Coupe C-C







MAITRISE FONCIÈRE



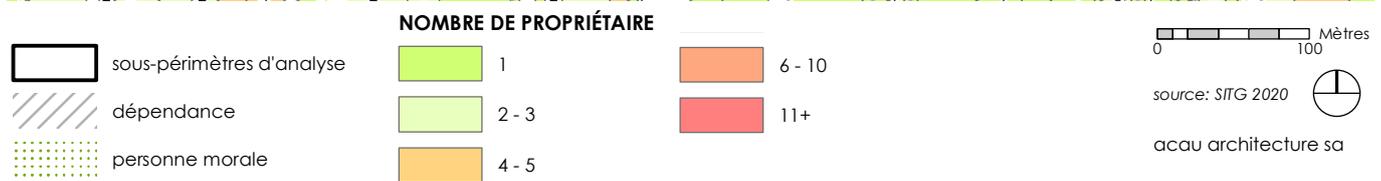
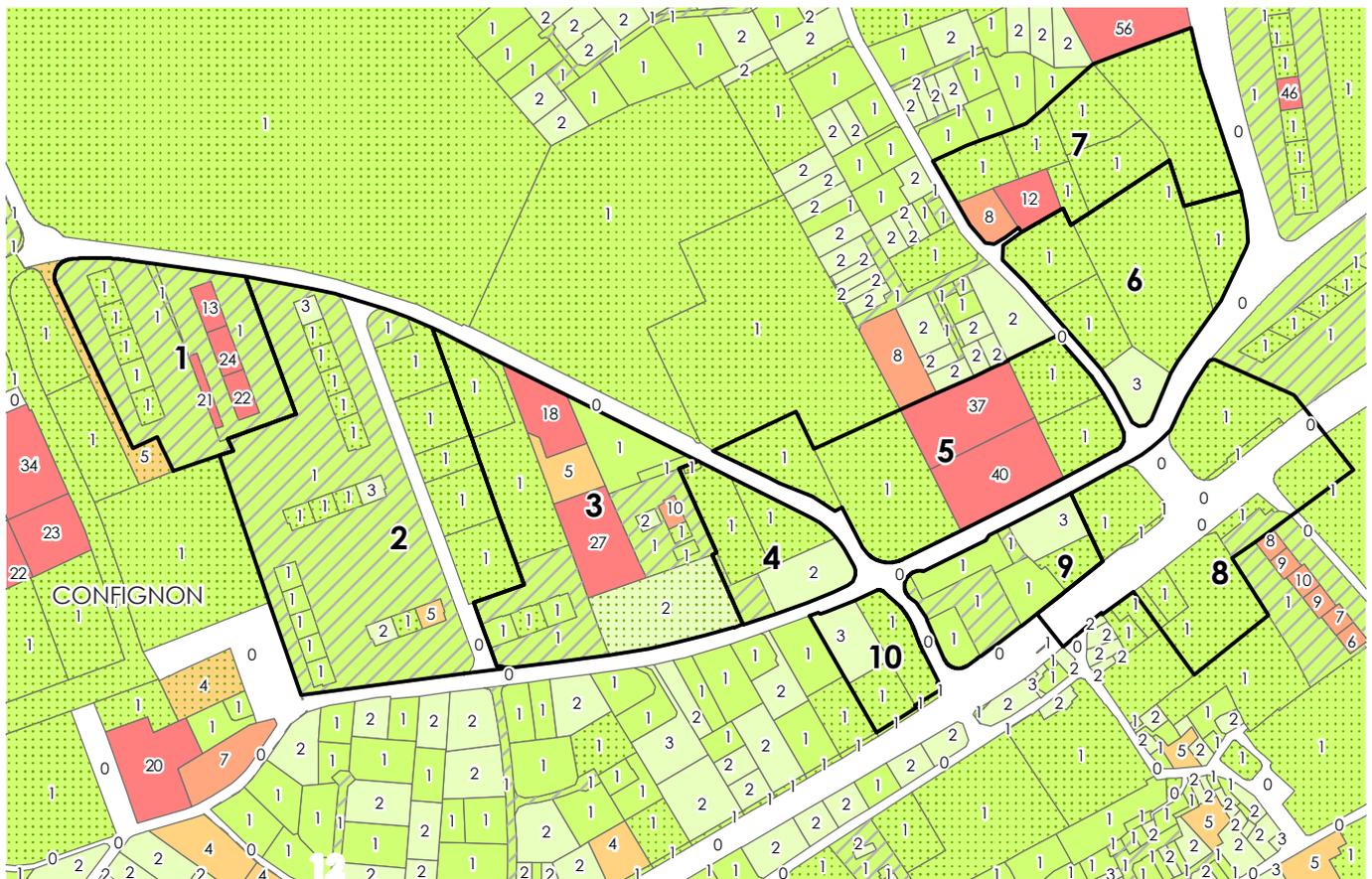
La Ville ne possède directement aucune parcelle dans le secteur hors domaine public (DP). Hormis la route de Chancy et les voies d'accès privées, l'ensemble du réseau dans le périmètre d'étude est en DP communal. Le levier le plus important de la Ville dans le secteur est la maîtrise foncière de ces espaces publics, ainsi que les trois parcelles (399, 515 et 2060) de la Fondation immobilière de la Ville d'Onex (FIVO).

Le Canton possède plusieurs parcelles : (1) ensemble de logement « Clair Printemps » ainsi que les parcelles avec immeubles de logements (2, 3).

La CPEG est propriétaire de deux parcelles avec des immeubles de logements (5,6).

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Maîtrise foncière communale importante des espaces publics en DP dans le périmètre.
- ⇒ Absence complète de maîtrise foncière communale des parcelles du domaine privé, hormis les Trois parcelles en main de la FIVO.
- ⇒ Maîtrise foncière cantonale (Canton + CPEG) de quelques parcelles.



Pour les parcelles en propriété privée, une analyse du nombre, ainsi que du type de propriétaire foncier (personne physique / morale), permet d'identifier les « points durs » formés par les PPE dans les sous-secteurs 1, 3, 5 et 7. La complexité du processus décisionnel pour les PPE permet d'anticiper un redéveloppement beaucoup plus lent que sur le reste du périmètre.

À l'inverse, nombre de parcelles sont détenues par des personnes morales de types différents : établissements de droit public (p.ex. Fondation immobilière de la Ville d'Onex, Fondation Émile-Dupont, CPEG) ; syndicat (p.ex. UNIA) ; caisses professionnelles privées (p.ex. Caisse de prévoyance de la construction) ; sociétés immobilières privées.

Ces acteurs sont mus des logiques décisionnelles potentiellement plus favorables à la valorisation de leur bien, et ce, dans une temporalité plus rapide. De ce point de vue, les périmètres 4, 6, 7 et 10 offrent une mutabilité d'ensemble intéressante (schéma ci-contre).

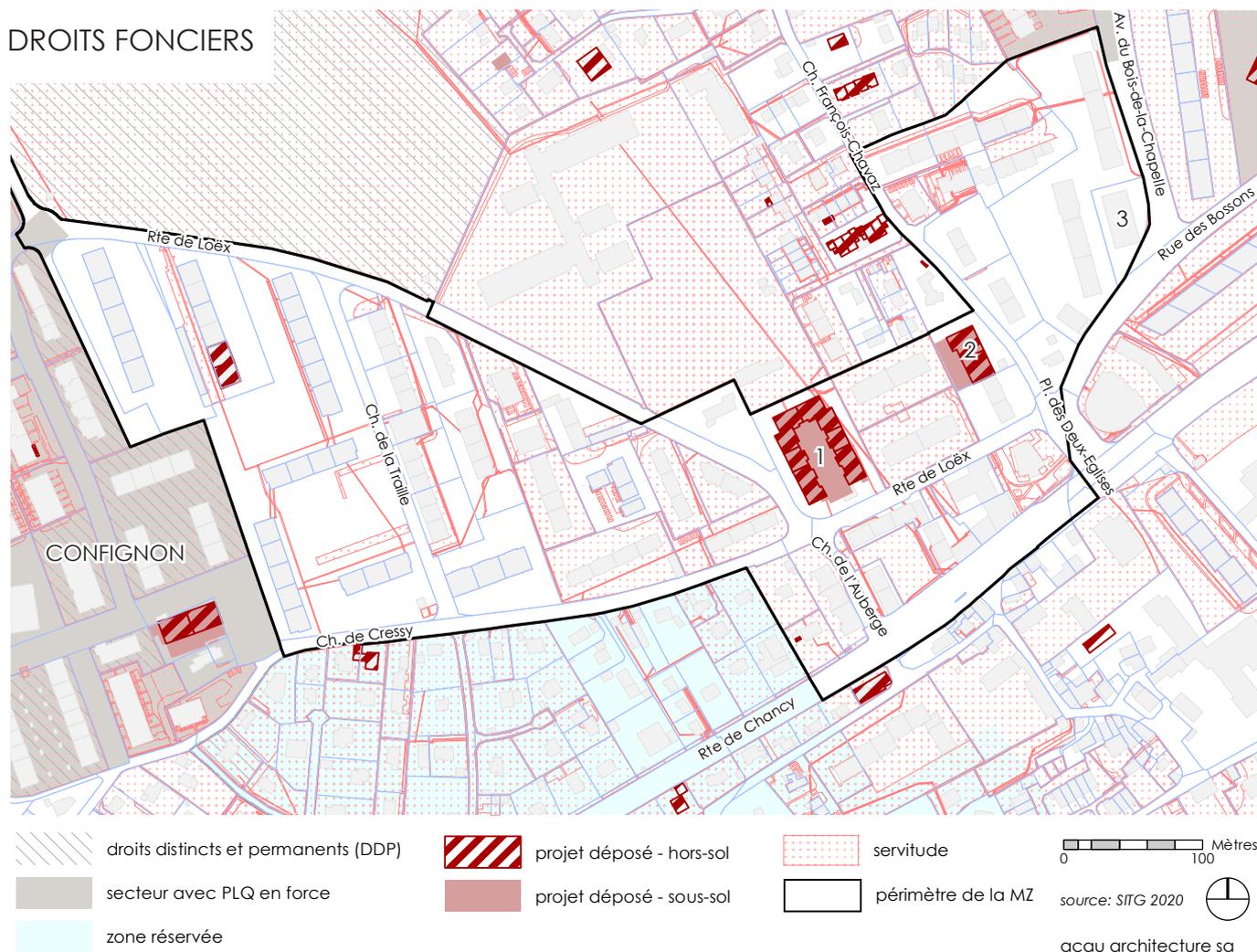


Schéma des propriétaires de type personnes morales

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Présence importante de PPE dans les sous-secteurs 1, 3, 5 et 7 : facteurs de blocage à anticiper.
- ⇒ Maîtrise foncière d'acteurs institutionnels (privé ou de droit public) dans les sous-secteurs 4, 6, 7 et 10 : facteur d'impulsion à considérer.

DROITS FONCIERS



Absence de plan localisé de quartier (PLQ) dans le secteur pouvant s'expliquer par la présence de la zone ordinaire. PLQ réalisé (n° 28 860, datant de 1995) du « Quartier de Cressy » à l'ouest du périmètre.

Présence de 2 projets déposés et d'un projet à l'étude non déposé de redéveloppement bâti :

- (1) Projet de logements syndicat UNIA, mandataire Lacroix Chessex architectes (projet déposé).
- (2) Projet de logements Your Green Home, mandataire Matthieu Steiner architecte / Nomadspace (projet déposé).
- (3) Projet mixte commerces logements SIT, (mandataire non connu - phase d'avant-projet).

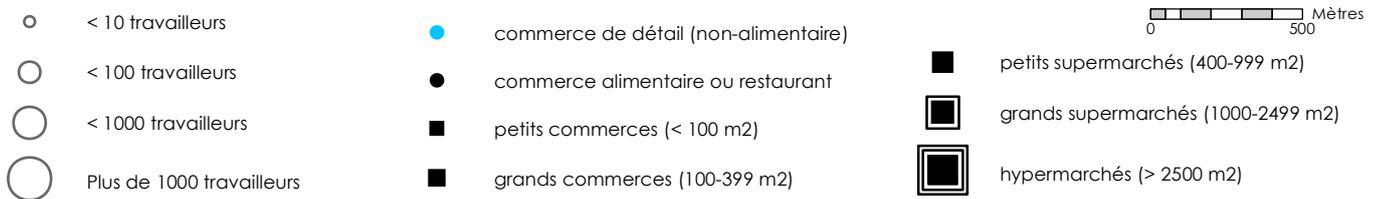
Les deux projets déposés ont été l'objet de refus conservatoires par l'Office des autorisations de construire, au motif principal qu'un projet de MZ est engagé. L'art 13B LaLAT octroie un délai de 2 ans aux autorités pour adopter un plan d'affectation, l'enquête publique devant intervenir dans les 12 mois (les délais sont prolongés en cas d'opposition ou recours sur la MZ).

Forte présence de servitudes dans le secteur pouvant constituer des contraintes importantes de développement.

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Deux projets en cours de redéveloppement bâti avec refus conservatoire.
- ⇒ Secteur de villas au sud voué à muter (MZ horizon 2023).
- ⇒ Forte présence de servitudes pouvant constituer des contraintes importantes de développement.

ACTIVITÉS



La représentation « par dispersion » des données issues du registre des entreprises fait clairement apparaître de grandes variations dans la concentration des entreprises, dont les commerces de détail.

La limite entre « le centre » et « la périphérie » se matérialise clairement. Au sein de cette périphérie, on voit se dessiner un archipel de polarités.

Onex-Centre est la dernière et la plus petite d'une suite de 4 polarités structurées autour de l'axe radial de la route de Chancy, qui même au centre-ville de Genève.

À la différence d'Onex-Parc ou de Lancy-Centre, Onex-Centre ne compte que très peu de grandes entreprises et aucun centre commercial d'importance.

Onex-Centre s'apparente plus aux alentours de la place des Ormeaux au Petit-Lancy, avec une distinction majeure : il n'y a aucun supermarché, seul un petit magasin bio.

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ La plus petite d'une suite de 4 polarités structurées autour de l'axe radial de la route de Chancy.
- ⇒ Peu de grandes entreprises ou de centre commercial.
- ⇒ Absence notable de supermarché, quelques petits magasins d'alimentation.



Onex-Centre apparaît comme une polarité « minimale » s'articulant autour de quelques petits commerces d'alimentation (boucherie, boulangeries, etc.), restaurants, bars, cafés et commerces de détail (pharmacie, etc.).

Les rez commerciaux ou actifs sont concentrés le long de la route de Chanoy et dans la « galette commerciale » au 106 av. du Bois-de-la-Chapelle. Quelques rez actifs esseulés sont présents au nord-ouest du périmètre.

Le tissu d'entreprises dans le périmètre est majoritairement constitué de petites structures de quelques travailleurs (< 10 travailleurs), notamment des indépendants enregistrés à leur domicile (y travaillant ou non). Les services ne participent pas à l'activation des espaces publics.

Le secteur compte très peu de surfaces d'activités tertiaires.

Il est à relever qu'Onex-Centre se caractérise par une proportion importante d'emplois en lien avec la santé. Les plus gros employeurs du secteur sont le « Groupe médical d'Onex » et les EMS « Foyer Butini » et « Résidence de la Rive » (catégorie « 100-199 travailleurs »).

En vis-à-vis, le Vieux Village est un secteur à prédominance de logements et d'équipements (Mairie, Salle communale, EMS Butini, etc.) qui compte peu de commerces et d'activités au sens large.

PHOTO 1 - front commercial principal sur la route de Chancy, composé d'un restaurant, d'une boulangerie, d'un kiosque, d'une boucherie et d'un coiffeur.



PHOTO 2 - pharmacie, marché bio, et restaurant, au rez d'un immeuble de logements, avec la particularité de donner sur un coeur d'ilot ouvert et non sur la rue (chemin de l'Auberge).



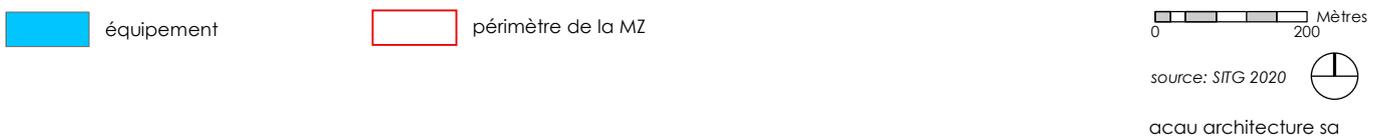
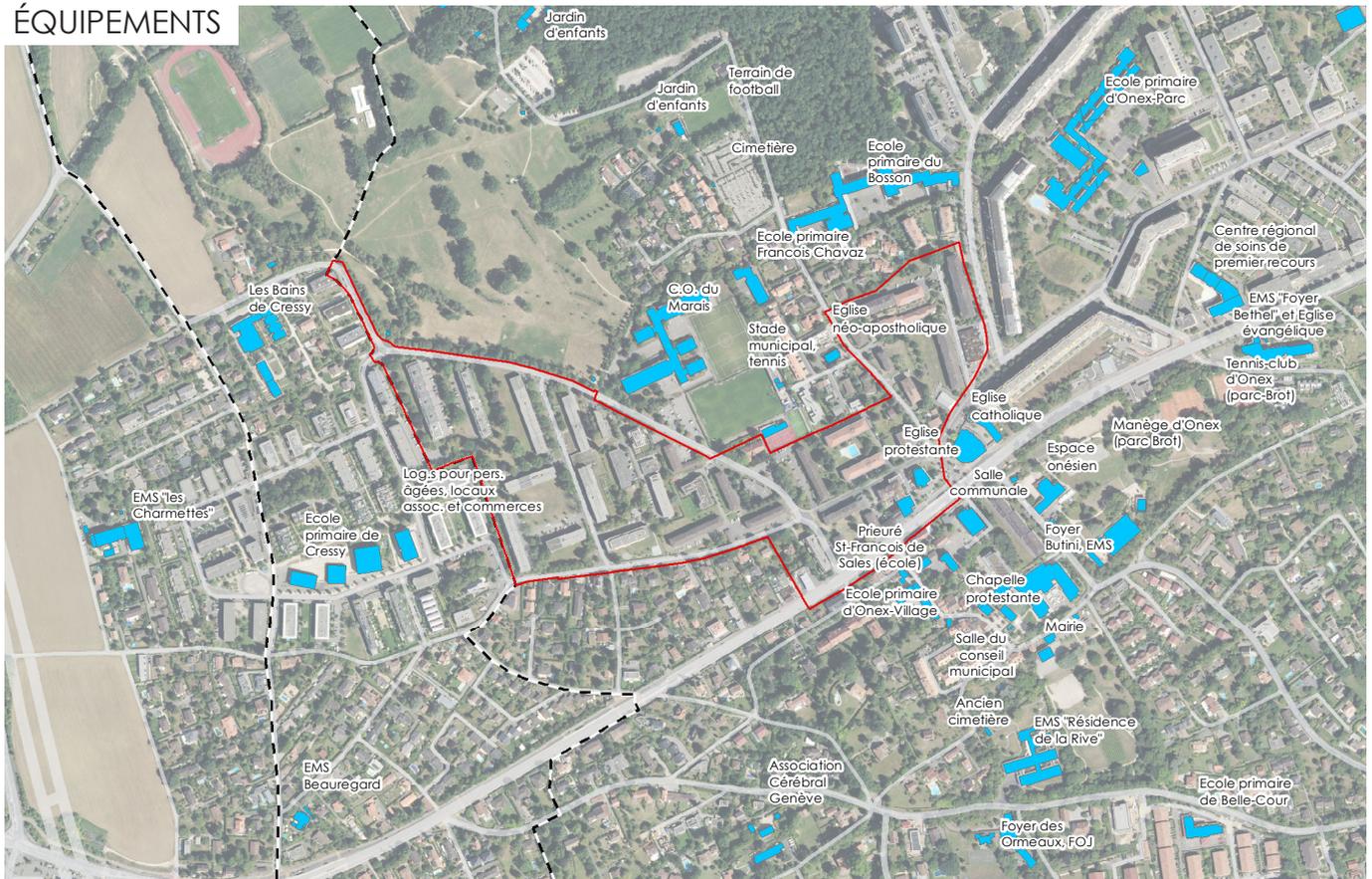
PHOTO 3 - galette commerciale des « galeries du Loup », localisée au 106 av. du Bois-de-la-Chapelle.



ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Polarité « minimale » s'articulant autour de quelques petits commerces.
- ⇒ Proportion importante d'emplois en lien avec la santé.
- ⇒ Tissu d'entreprises composé fortement d'indépendants enregistrés à leur domicile et n'ayant aucune interaction avec l'espace public.
- ⇒ Très peu de surfaces d'activités.
- ⇒ Peu de commerces et d'activités dans le Vieux-Village d'Onex.

ÉQUIPEMENTS



Le secteur d'étude comprend trois équipements (le Temple protestant, l'Église catholique et le prieuré St-François de Sales). Le périmètre élargi compte un nombre important d'équipements de rayonnement communal, intercommunal, voire cantonal (salle communale, parc des Evaux), directement à proximité.

Le secteur est très bien doté en sites d'enseignement : 4 écoles primaires (Bosson, Onex-Village, Onex-Parc, prieuré St-François de Sales) et un cycle d'orientation (C.O du Marais).

En termes de sport et loisirs, les habitants jouissent de la proximité du parc Brot, du parc des Evaux et de leurs installations respectives, du stade et tennis municipaux, de la salle communale (spectacles onésiens), de la salle du Manège et des bains de Cressy.

Un nombre non négligeable d'institutions religieuses est à relever : Temple protestant, Paroisse catholique, Église néo-apostolique, Chapelle protestante et Prieuré St-François de Sales, l'Église évangélique.

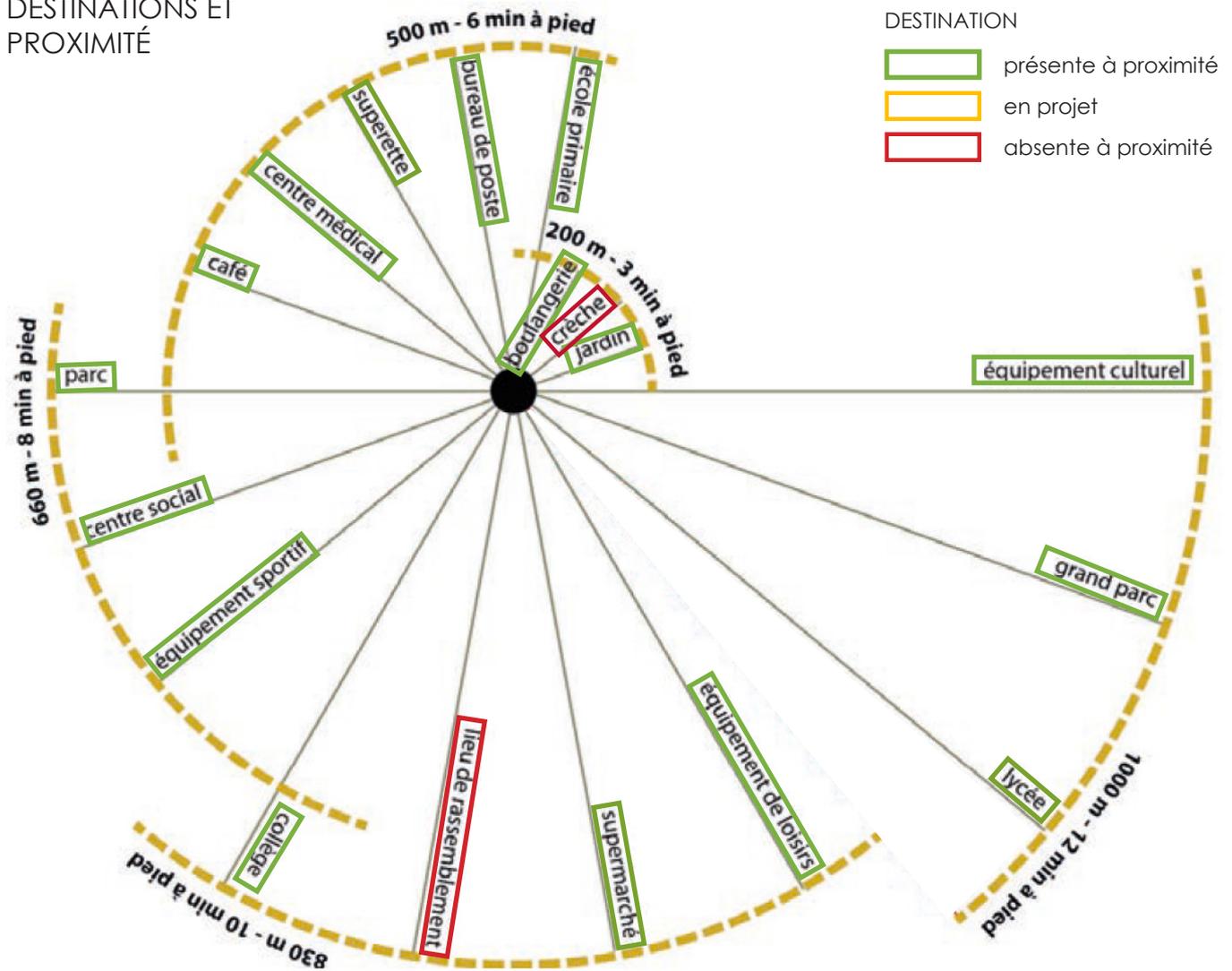
Les institutions administratives et politiques communales sont situées au cœur du Vieux-Village avec la Mairie et salle du Conseil municipal.

Enfin, 4 EMS sont implantés dans un rayon de moins d'un kilomètre : le foyer Butini, la Résidence de la Rive, le foyer Bethel et l'EMS Beauregard.

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Nombre important et diversité des équipements directement à proximité du secteur.
- ⇒ Rayonnement communal, intercommunal, voir cantonal des équipements présents.

DESTINATIONS ET PROXIMITÉ



Aujourd'hui, la « ville des courtes distances » s'impose comme un concept clé pour penser la « ville durable ». L'enjeu majeur est celui de la proximité « réelle » qui s'appréhende à l'échelle des piétons dans leurs besoins quotidiens : école primaire, bureau de poste, petits commerces, centre médical, etc. La marche est en effet un moyen de transport universel, accessible au plus grand nombre, et souvent le plus efficace sur les courtes distances.

La « roue de Madec » ci-dessus (du nom de son auteur, l'urbaniste « Philippe Madec ») est un outil qui permet de poser un « cadre idéal » en termes de destinations répondant aux besoins quotidiens, ainsi qu'aux distances acceptables pour y accéder.

Onex-Centre dispose déjà d'une grande densité des destinations propre à satisfaire les besoins de base, à des distances parfois bien plus réduites que le modèle (p.ex parc de Evaux, salle communale).

Les carences sont peu nombreuses et apparaissent clairement : il manque un lieu de rassemblement majeur et des crèches.

Plutôt que la diversité des destinations de proximité, l'enjeu pour Onex-Centre est de porter une attention particulière à l'évaluation de la qualité des liaisons piétonnes entre les destinations.

VALEUR D'USAGE



L'attractivité d'une centralité dépend de plusieurs facteurs, dont la forte présence, la qualité, la diversité, la hiérarchie et mise en réseau d'espaces à caractère public dits de sociabilité. Ces lieux comportent une diversité d'usages et de pratiques sociales. Cette valeur d'usage plus forte contribue à l'identité du secteur.

Ces espaces, comme l'ensemble des espaces urbains, permettent la réalisation d'activités « nécessaires », telles que se déplacer, attendre le bus, se stationner, offrir un accès à un commerce, à un service. La particularité des espaces de sociabilité est d'offrir une qualité d'espace où les activités « non directement fonctionnelles » peuvent s'épanouir : faire une promenade, s'asseoir sur un banc pour regarder passer les gens, prendre un verre en terrasse, s'arrêter dans la rue pour parler avec une connaissance, pratiquer un loisir, emmener ses enfants jouer dehors, etc.

Le déroulement de ces activités sociales, de même que la présence de populations plus vulnérables dans l'espace public, à savoir les femmes, les personnes âgées, les PMR et les enfants, sont autant de marqueurs de la qualité et de l'attractivité d'un espace à caractère public.

Le plan ci-dessus recense, pour le secteur de centre et ses abords, les espaces à caractère public permettant un usage social et pointe spécifiquement 11 lieux distincts à caractère social qui se distinguent par leur atmosphère, leur fonction et certaines qualités.

Le plan identifie également les espaces à caractère public d'usages routiers, affectés principalement aux déplacements et stationnement des transports individuels motorisés (TIM), et, dans une moindre mesure, à la circulation des transports collectifs. De nature monofonctionnelle (se déplacer / stationner), ces espaces offrent une valeur d'usage plus faible.



PHOTO 1 - commerces et restaurant avec terrasse, au rez d'un immeuble de logements



PHOTO 2 - parc de poche sur fonds privé



PHOTO 3 - front commercial sur la route de Chancy



PHOTO 4 - Temple d'Onex



PHOTO 5 - banc isolé



PHOTO 6 - galette commerciale localisée au 106 av. du Bois-de-la-Chapelle



PHOTO 7 - zone de rencontre débouchant sur une placette bordant la route de Chancy



PHOTO 8 - cour de l'école primaire d'Onex-Village



PHOTO 9 - parvis de la salle communale



PHOTO 10 - parc Brot



PHOTO 11 - stade municipal et tennis



PHOTO A - la place des Deux-Eglises qui n'a de « place » que le nom



PHOTO B - stationnement en pied d'immeuble péjorant le rapport à la rue



PHOTO C - route de Loëx au caractère routier



PHOTO D - cœur d'îlot intégralement utilisé par du stationnement



PHOTO E - parking de surface de la salle communale



PHOTO F - route de Chancy au caractère fortement routier, marquant une coupure

Ces espaces à usages routiers génèrent une somme de nuisances importantes : bruits, pollution, sentiment d'insécurité, faibles qualités paysagères et effet de coupure. Autant de facteurs qui entravent le déroulement d'activités non nécessaires sur ces espaces ainsi que sur les espaces de sociabilité attenants.

L'état des lieux sur le plan à la page 32 révèle la très forte présence de ces espaces dans et à proximité du périmètre d'étude. Une majorité de lieux de sociabilité identifiés sont impactés à des degrés variables par les nuisances générées par les espaces routiers. La carte des contraintes environnementales ci-après quantifie l'impact du bruit routier sur les différents axes du secteur.

Lorsque les lieux de sociabilité sont à proximité directe les uns des autres ou fortement connectés entre eux, il se produit un « effet de synergie ». Par exemple, la terrasse du restaurant en pied d'immeuble (1) s'ouvre sur le parc de poche (2) et bénéficie du dégagement, de la tranquillité relative et de la végétation ; en retour la terrasse contribue à l'animation du parc et renforce le sentiment de sécurité, notamment en début de soirée.

Les « coupures », très présentes dans le secteur, empêchent une bonne mise en réseau des lieux de sociabilité et diminuent d'autant les synergies. Par exemple, l'espace de sociabilité de la galette commerciale est quasiment réduit aux espaces intérieurs, le bâtiment étant entouré par des voies d'accès TIM et de stationnements.

Il est à relever qu'à Onex Village, les espaces publics, de grande qualité, ne sont bordés que de très peu de commerces et d'activités. Dans ce cas, le manque de synergie est moins dû à l'effet de coupure qu'à un « décalage spatial » (« spatial mismatch ») entre la qualité du cadre, propre à conférer une valeur ajoutée aux commerces et l'absence de ces derniers.

Onex-Centre dispose de quelques espaces publics secondaires (2, 4, 11), mais il est dépourvu d'un espace public majeur. Selon le PDCOM et le présent diagnostic, la place des Deux-Églises (12) offre cependant le potentiel pour un tel espace.

Enfin, il est à noter le manque ou l'absence d'installations propres à renforcer le caractère social des espaces (bancs ou autres assises, fontaine, point d'eau, place de jeux, etc.) et le recours fréquent à des revêtements de sol à caractère routier, tels que l'enrobé dans les espaces publics.

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Périmètre élargi constitué d'une dizaine de lieux à caractère social.
- ⇒ Très forte présence des espaces routiers et des nuisances y relatives, impactant fortement les lieux à caractère social : bruits, pollution, sentiment d'insécurité, faibles qualités paysagères et effet de coupure.
- ⇒ Nombreuses coupures empêchant une bonne mise en réseau des lieux de sociabilité et diminuant les synergies entre les lieux à caractère social.
- ⇒ Présence d'espaces publics secondaires ; absence d'espace public majeur (potentiel identifié sur la place des Deux Églises).
- ⇒ Carence d'installations propres à renforcer le caractère social des espaces (bancs ou autres assises, fontaine, point d'eau, place de jeux).
- ⇒ Recours fréquent à des revêtements de sol à caractère routier tels que l'enrobé dans les espaces publics.
- ⇒ Rapport à la rue problématique de nombreux bâtiments (rez-de-chaussée passifs, stationnement tampon, écran végétal, etc.)

IMPACT SOCIAL

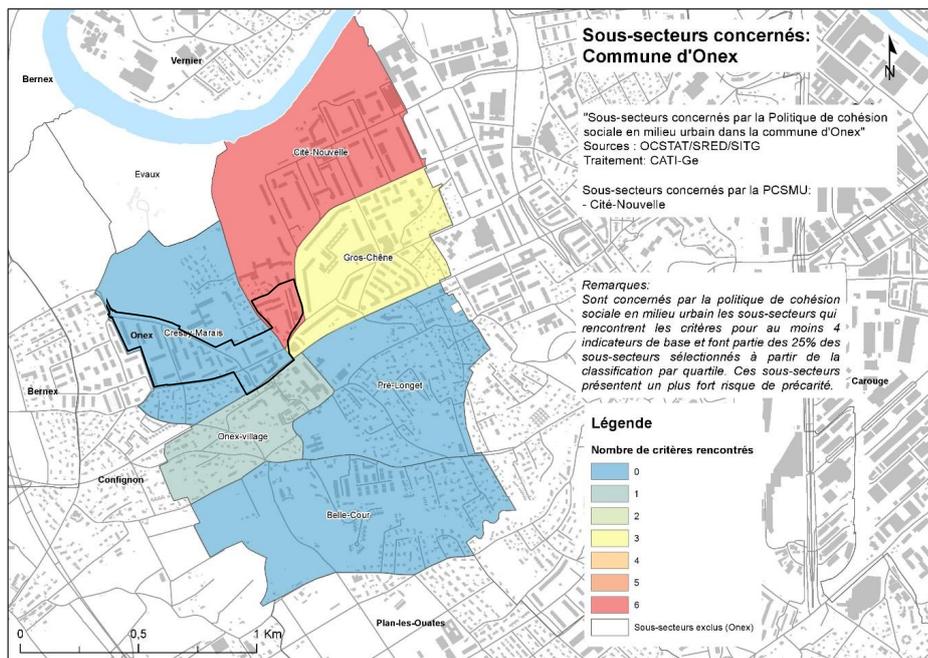
La procédure de modification de zone (MZ) vers une zone permettant des densités plus importantes pourrait avoir un impact important sur l'avenir du quartier, notamment sur la structure sociale des populations y résidant.

Le tissu bâti existant est principalement composé d'immeubles réalisés dans les années 50 à 70, pour beaucoup des ensembles de logements sociaux. Il est avéré que certains résidents paient des loyers particulièrement bas par rapport au marché actuel du logement (p.ex. 500 CHF / mois pour un 3 pièces).

Un redéveloppement du bâti, même encadré par la LGZD qui impose des logements à prix contrôlés, engendrerait des loyers beaucoup plus importants pour les locataires et pourrait entraîner des départs ou situations sociales compliquées.

Pour certaines populations, trouver un nouveau logement sur le marché actuel signifie une baisse de leur revenu disponible et une possible précarisation de leur situation. Même en cas de relogement par les bailleurs dans les futurs immeubles, le prix des loyers pourrait aller jusqu'à tripler dans certains cas.

Les indicateurs développés dans le cadre de l'étude « Analyse des inégalités dans le canton de Genève » (2020) sont intéressants, car ils donnent des tendances, mais la taille des sous-secteurs statistiques n'est pas adaptée à une évaluation plus fine de l'impact.



Analyse des inégalités dans le canton de Genève / source : rapport 2020

Des échanges avec les services sociaux de la Ville d'Onex ont été menés dans ce sens. Il en ressort que :

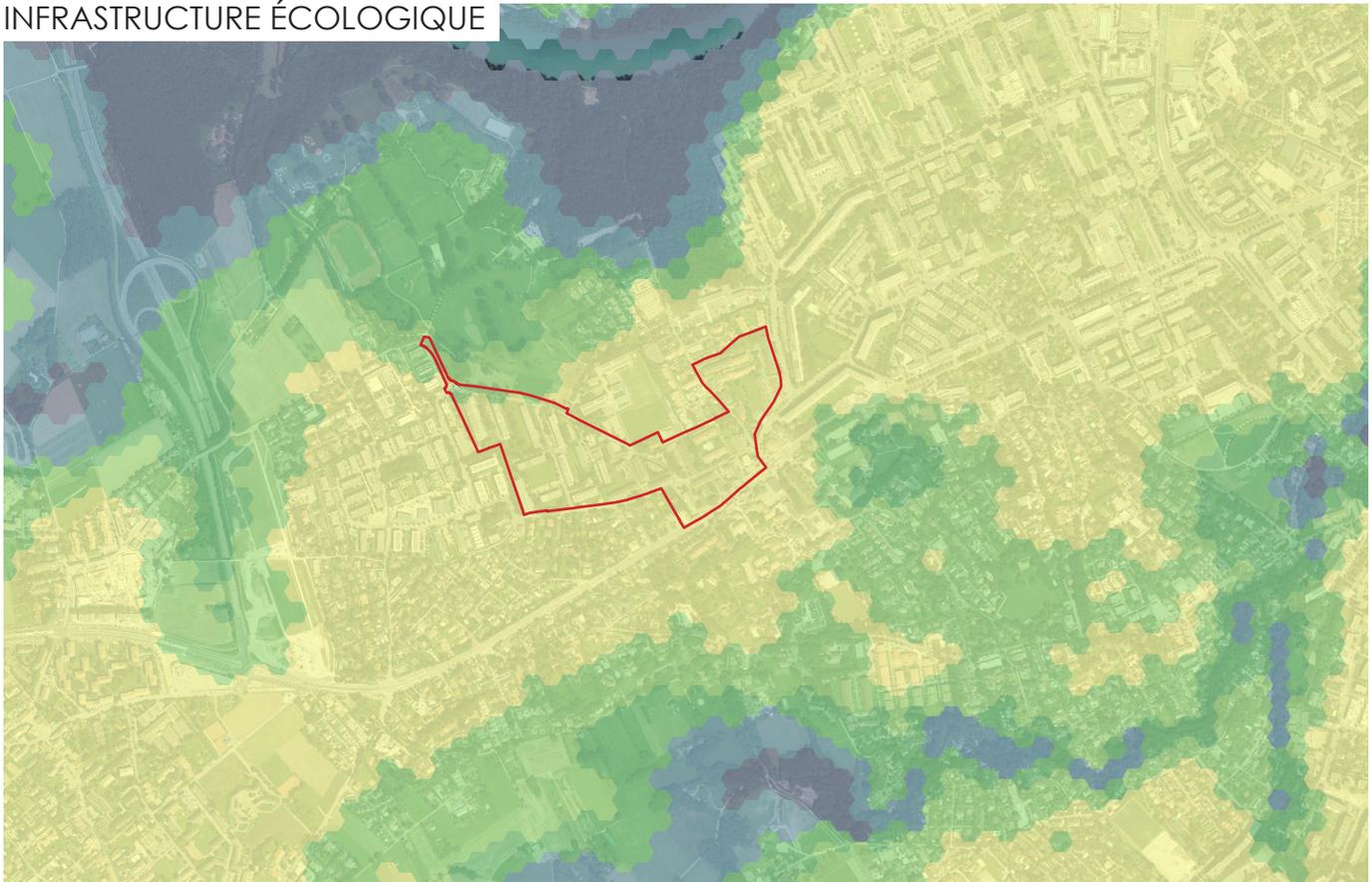
- Les mécanismes de « filets sociaux » permettraient dans certains cas de figure d'absorber l'augmentation de loyer. Par exemple, une personne bénéficiant de l'aide sociale, de l'AI, de l'AVS ou de prestations complémentaires verrait son allocation ou pension adaptée.
- Les résidents devant faire l'objet d'une attention particulière d'un point de vue de la précarisation sont les personnes dites « hors filets » (indépendants, artistes, etc.) et les « non-recourants », à savoir les personnes ayants-droit à des aides, mais ne souhaitant pas y recourir ou ne sachant simplement pas que ces aides existent.

Les services sociaux préconisent d'anticiper les effets de la mutation, d'identifier les personnes les plus vulnérables (études sociologiques, enquête porte-à-porte), de les accompagner et de travailler dans une logique de médiation entre propriétaires et locataires.

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Anticiper les effets de la mutation urbaine.
- ⇒ Identifier les personnes les plus vulnérables (personnes dites « hors filets » ou « non-recourants ») et les accompagner.
- ⇒ Travailler dans une logique de médiation entre propriétaires et locataires.

INFRASTRUCTURE ÉCOLOGIQUE



- réservoir de biodiversité
- corridor biologique
- matrice de bonne qualité
- matrice de moyenne qualité
- matrice de faible qualité

source: SITG 2020



Le secteur à l'étude est à proximité de deux infrastructures écologiques (IE) majeures que sont :

- le vallon du Rhône
- le vallon de l'Aire.

Comme le mentionne le PDCOM 2015 : « [Ce] sont les pénétrantes de verdure majeures de la commune et constituent des liaisons privilégiées entre la campagne et la ville. Ces cours d'eau et massifs boisés ont un rôle écologique reconnu (réservoir de biodiversité, évacuation des eaux de surface) et offrent à la population un cadre de vie de qualité. [...] Protégé au niveau international, national et cantonal, le Rhône est l'épine dorsale du réseau écologique genevois. »

Ces éléments majeurs de l'IE sont complétés par des secteurs de bonne et de moyenne qualité :

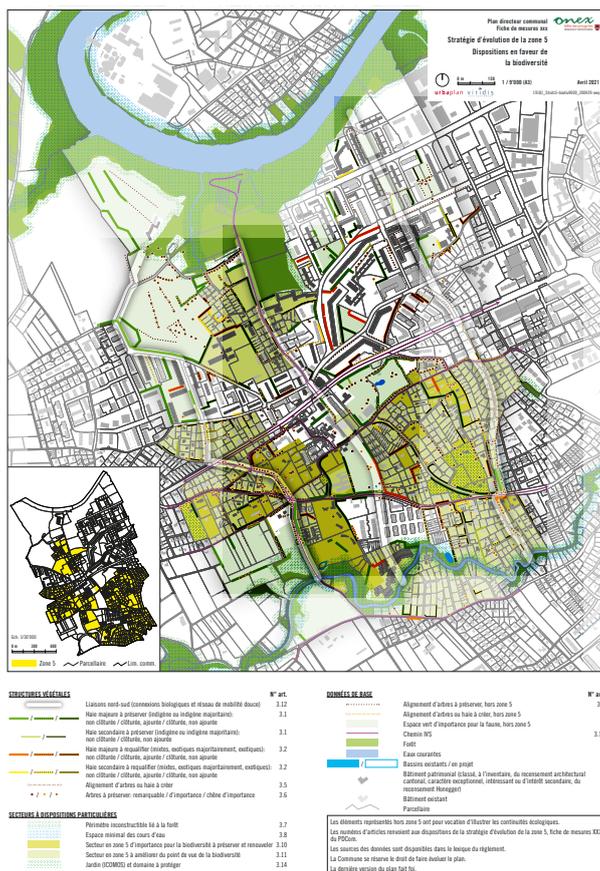
- le secteur parc des Evaux, bois de la Chapelle, au nord
- le secteur parc Brot, parc de la Mairie, zone villas, au sud

Ce dernier secteur est parcouru par un réseau important de haies bocagères qui offrent des connexions biologiques avec le vallon de l'Aire.

Comme le synthétise la « Stratégie d'évolution de la zone 5 – dispositions en faveur de la biodiversité » de 2021 : « La situation d'Onex, entre les vallons du Rhône et de l'Aire, la présence de grands espaces verts et de structures bocagères anciennes confèrent à la commune un rôle majeur pour le maintien de la biodiversité à l'échelle de l'agglomération et pour le renforcement de la nature en ville à l'échelle communale ».



Concept « Nature, paysages et espaces publics (faire entrer la nature en ville)» / source : PDCOM 2015



Plan de synthèse « Stratégie d'évolution de la zone 5 - dispositions en faveur de la biodiversité (avril 2021)

Ainsi, la Ville d'Onex poursuit une politique de développement de l'infrastructure écologique, notamment par le maintien et le renforcement de la biodiversité :

- sur les multiples opportunités de liaisons nord-sud offertes par les haies majeures et secondaires.
- sur le développement d'axes majeurs (dans notre périmètre il s'agit de l'axe chemin François-Chavaz – chemin Gustave-Rochette).

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Prendre en compte les trames de l'infrastructure écologique créée par les vallons du Rhône et de l'Aire, les parcs et les cordons boisés pour orienter le rétablissement des connexions biologiques nord-sud.
- ⇒ S'appuyer sur les éléments naturels existants identifiés par la stratégie communale biodiversité dans le périmètre d'étude.
- ⇒ Maintenir et renforcer la biodiversité en priorité sur l'axe majeur chemin François-Chavaz – chemin Gustave-Rochette.

BRUIT



PROTECTION CONTRE LE BRUIT (OPB)

- degrés de sensibilité au bruit (DS)
- OPB - exposition au bruit routier

- OPB - façade exposée au bruit routier diurne <55 dB
- 55 à 60 dB

- 61-65 dB
- 66 à 69 dB

0 200 Mètres

source: SITG 2020



acau architecture sa

Depuis mai 2021, le Canton s'est doté d'une stratégie bruit (« Bruit 2030 - stratégie cantonale de protection contre le bruit – ci-après « B2030 ») qui complète et nuance l'approche de l'OPB, d'une approche de « protection contre le bruit » à une conception du « bon bruit au bon endroit ». Le bruit est un enjeu majeur : « aujourd'hui près d'un.e Genevois.e sur deux dit souffrir du bruit. Il dérange, indispose et rend malade, au point d'être identifié comme l'un des risques environnementaux majeurs pour notre santé. Les effets néfastes sur la qualité de nos cadres de vie, la santé et le bien-être de l'être humain sont une préoccupation pour l'opinion publique et les autorités. » (B2030, p.5)

En termes d'exposition au bruit, le périmètre est divisé entre un degré de sensibilité de niveau III (DSIII) en front de route de Chancy et un degré de sensibilité II (DSII) sur le reste du périmètre.

Un nombre important de façades de bâtiments dans le secteur sont exposées au bruit routier tant diurne que nocturne.

De nombreuses façades en front de route de Chancy, av. du Bois-de-la-Chapelle et rue des Bossons (pas de mesures sur la route de Loëx), sont en dépassement ou proches des valeurs d'immission diurne OPB (VLI), fixées à 60 dB pour le DSII et à 65 dB pour le DSIII, et parfois très proches de la valeur d'alarme (VA) fixée à 70 dB (identique pour les deux catégories). Ces mêmes bâtiments sont également proches ou en dépassement de la VLI de 50 dB pour le DSII et de 55 dB pour le DSIII pour le bruit routier nocturne.

Dans le cadre d'un échange, disponible en annexe, entre le SERMA et l'Office cantonal du génie civil (OCGC), les éléments suivants sont à prendre en compte :

- La route de Chancy a fait l'objet d'un assainissement par l'OGGC (réduction de voie en lien avec le TCOB et pose d'un revêtement phonoabsorbant en 2010).
- Les dernières mesures de 2017 indiquent que les revêtements en place sont en fin de vie acoustique ou proche de leur fin de vie.
- Une baisse des vitesses de 50 à 30 km/h est une mesure efficace pour réduire le bruit comme l'ont démontré plusieurs tests et de façon générale (baisse des niveaux moyens de bruit de 1 à 2 dB(A), les valeurs précises dépendant des cas particuliers. Pour rappel, le sujet des abaissements de vitesses y compris sur des axes principaux tels que la route de Chancy est traité dans le cadre d'une stratégie cantonale des vitesses en lien avec l'assainissement du bruit routier et la LMCE).

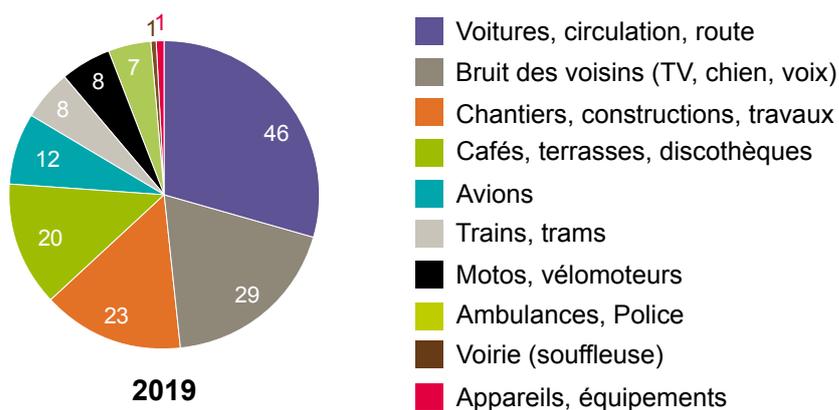
La présence du tram engendre des vibrations (bruit solidien propagé) qui se propagent dans les logements bordant la route de Chancy ; un élément à prendre en compte en cas d'un éventuel réaménagement de l'axe.

Cette situation de fort dépassement du bruit routier met en lumière, avant tout, un problème de santé publique pour de nombreux habitants du secteur qui doit être pris sérieusement en compte dans la réflexion, notamment en termes d'apaisement de la circulation. Ces enjeux s'inscrivent dans l'axe 2 de la stratégie Bruit 2030, qui a pour but de réduire les émissions sonores.

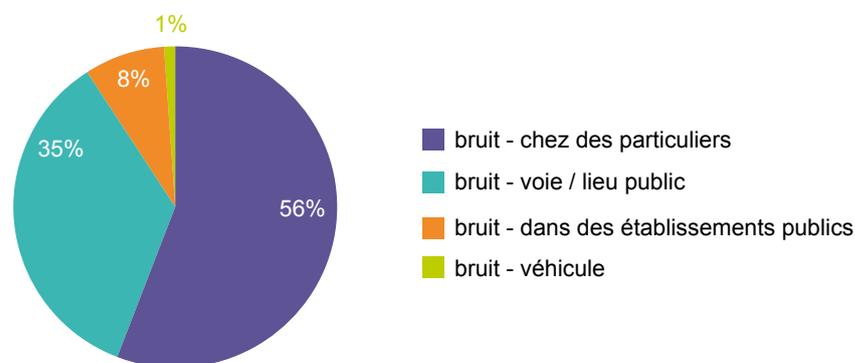
Sur la question du bruit routier, les habitants sont relativement démunis et dépendent des autorités publiques pour une amélioration de la situation, comme en témoigne le croisement des données sur le type de nuisance rencontrée, 45% concernent le bruit routier, alors que seul 1% des plaintes concernent ce type de bruit.

Le premier axe de la stratégie Bruit 2030, quant à lui, vise à assurer des ambiances sonores de qualité et met l'accent sur la mixité urbaine qui « est aujourd'hui un enjeu incontournable pour une ville vivante et écologiquement responsable. Ainsi, les notions de proximité et de mixité vont de pair et doivent être précisées en termes de qualité de vie et d'exposition sonore des usagers ».

La stratégie met l'accent sur les espaces publics dont « l'identité [...] est intrinsèquement liée à son appropriation par l'utilisateur qui, en créant des liens culturels, économiques et sociaux, va en faire un lieu. La densification de l'espace urbain renforce les tensions en termes de cohabitation des usages, ce qui nécessite d'intégrer le développement d'espaces publics différenciés dans les réflexions urbanistiques. De l'activité bruyante à la recherche de sérénité – la palette des usages et des aspirations des utilisateurs est si large que la cohabitation n'est pas toujours aisée. »



Quelles nuisances sonores avez-vous rencontrées au cours des 12 derniers mois ?
Source : Bruit 2030, p.11



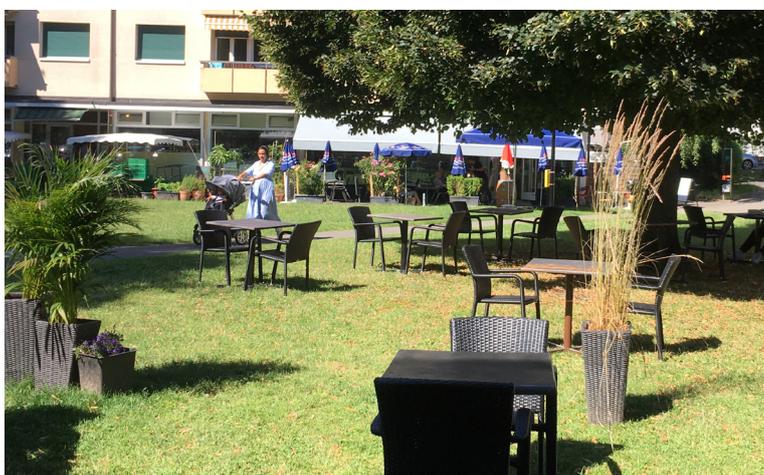
Statistique des plaintes par type de bruit
Source : Bruit 2030, p.12

Le plan ci-dessus caractérise les ambiances sonores liées au bruit routier, aux usages des espaces publics et des équipements extérieurs. Ainsi, il peut être relevé :

- Que les paysages sonores sont dominés par le bruit routier.



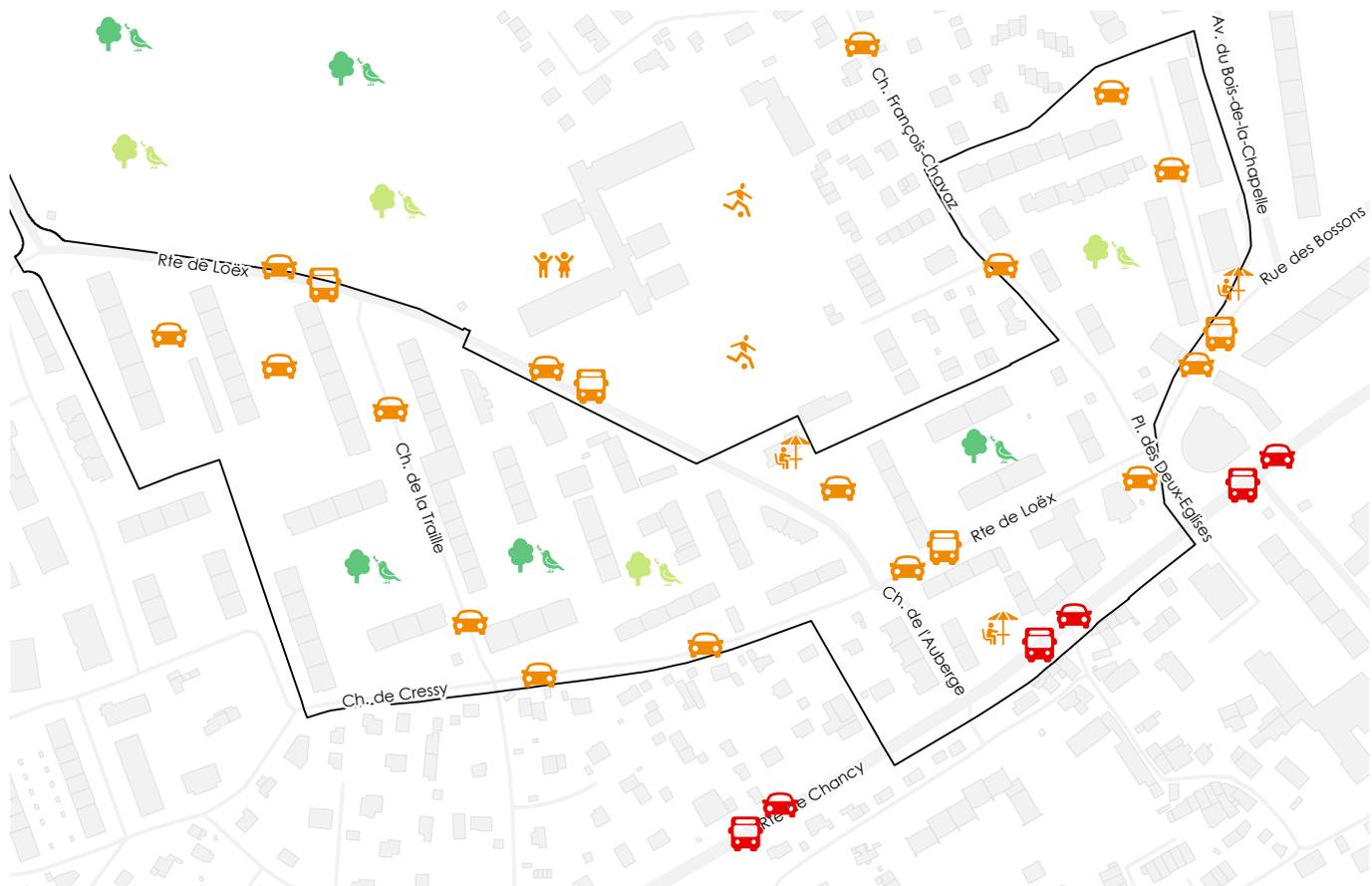
- Que du bruit en lien avec des activités contribue à faire une « ville vivante » : terrasse de café, équipements sportifs, jeux d'enfants.



- Que les cœurs d'îlot des grands ensembles offrent déjà des secteurs de calme très agréables ou des potentialités intéressantes pour le devenir encore plus.



Les partis d'aménagement urbanistiques et architecturaux des ensembles bâtis et des immeubles individuels peuvent influencer sur le bruit de manière positive ou négative : implantation par rapport à la source de bruit (p.ex. route), morphologie (p.ex ensemble bâti qui se développe autour d'une cour étroite et crée des résonances) et la localisation



PAYSAGES SONORES

-  bruit routier
-  bruit transports publics

 désagréable < > agréable

-  terrasse café, restaurant
-  jeux d'enfants

-  événements sportifs
-  calme, ressourcement

 Mètres

source: *SITG* 2023 

acau architecture sa

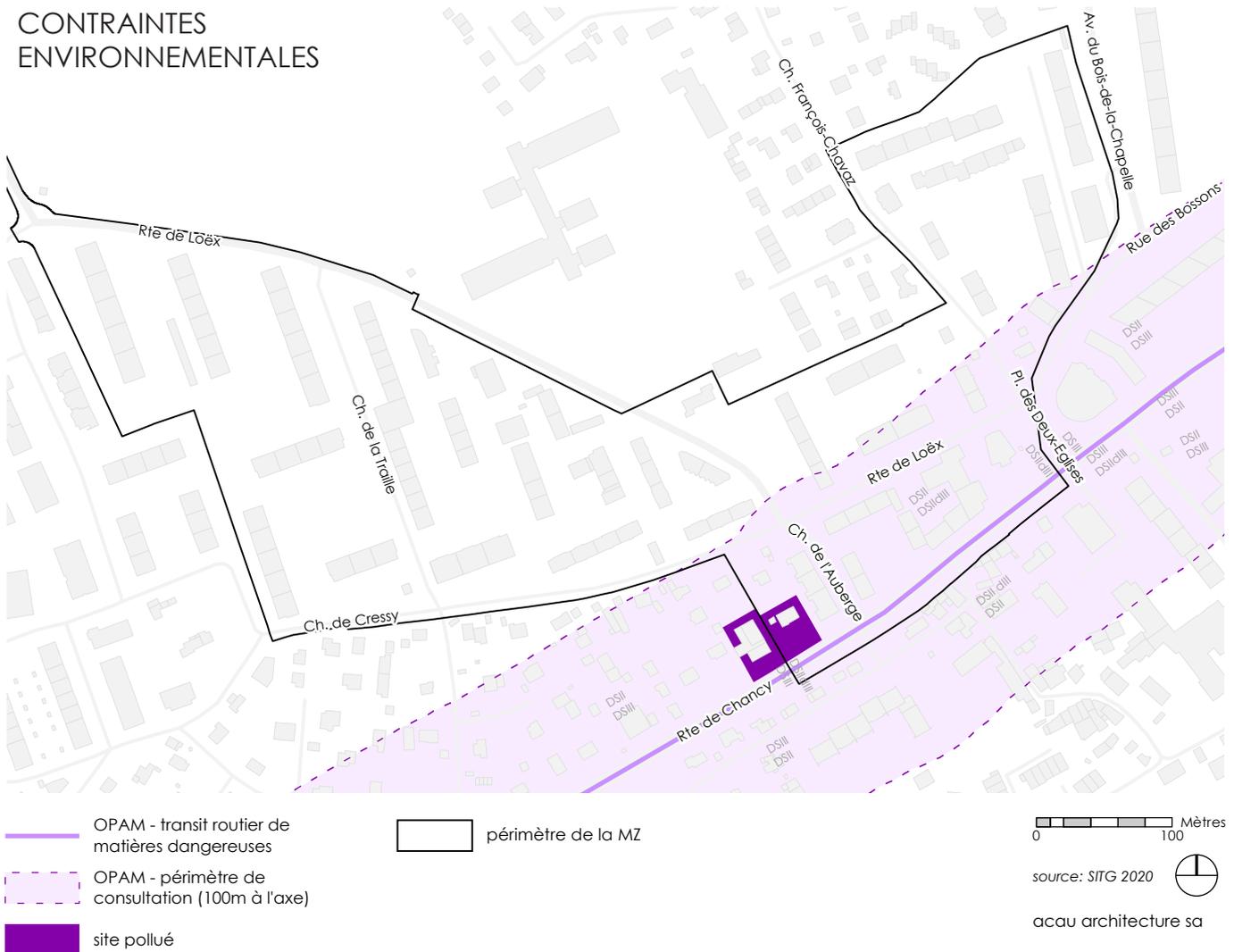
des locaux sensibles (salon, chambres, etc.), ainsi que l'usage de certains matériaux (effet d'amplification ou d'atténuation).

Enfin, la présente image directrice s'inscrit comme un outil au cœur du dispositif de gouvernance sur la thématique du bruit de l'axe 3 de la stratégie Bruit 2030 qui consiste à « piloter la coordination cantonale ».

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Forte exposition au bruit routier diurne et nocturne des bâtiments en front de route de Chancy, av. du Bois-de-la-Chapelle, rue des Bossons et, potentiellement route de Loëx ; problème de santé publique pour les habitants du secteur et contrainte forte en cas de redéveloppement du bâti.
- ⇒ Développer une réflexion autour de l'articulation des paysages composés par les nuisances sonores en lien avec le bruit routier, le bruit généré par les usages bénéfiques à l'animation du quartier et aux secteurs de calmes existants et à renforcer.

CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES



En termes de contraintes environnementales, le secteur est impacté par le risque d'accident majeur (OPAM) et l'exposition au bruit routier (OPB). Le secteur fait également l'objet d'un diagnostic et de recommandations en matière d'énergie dans le PDCOM 2014.

ACCIDENTS MAJEURS (OPAM)

La route de Chancy comporte un périmètre de consultation OPAM. Le SERMA a été consulté et formule les éléments suivants :

« Éviter d'implanter dans le périmètre de consultation OPAM de la route de Chancy un établissement sensible ou annexe d'un tel établissement, en particulier du type crèche, école, espace pour enfants, EMS, structure pour personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, clinique, service d'urgence, etc.

En cas contraire, la planification d'un tel établissement devra être examinée de façon détaillée avec le SERMA et, le cas échéant, faire l'objet d'une pesée des intérêts.

Dans le cadre du projet de MZ, le SERMA a réalisé une évaluation du risque d'accidents majeurs lié à la route de Chancy, pour le tronçon situé au droit du périmètre de la MZ, à l'aide de la méthodologie fédérale du screening routes. Les perspectives d'augmentation de population suivantes ont été considérées dans le périmètre du projet de MZ (hypothèses mandataire ACAU et OU) : pas d'augmentation de SBP dans la bande des 50 m le long de la route de Chancy (IUS actuel = 1.7), augmentation de l'IUS à 1.2 dans les 50-100 m et à 1.0 dans les 100-200 m.

Les résultats de ce calcul montrent que le risque actuel est situé dans le domaine acceptable et, à l'état futur, avec

le projet de MZ, le risque augmente, mais reste situé dans le domaine acceptable. Ainsi, le risque prenant en compte le projet de MZ peut être considéré comme acceptable selon les critères de l'OPAM. Dans ce cas de figure, la seule mesure contraignante est celle mentionnée ci-dessus, telle que le préconise la confédération (cf. Guide de planification Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs, Office fédéral du développement territorial (ARE) et al., 2022). »

SITE POLLUÉ

Pas de site pollué directement dans le secteur de MZ/image directrice. Un site pollué est recensé sur la parcelle de la station-service et la parcelle attenante (secteur adjacent).

UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE

Un CET communal est en cours de finalisation. Une fois les résultats connus, ils seront intégrés à l'étude.

En attendant, les éléments du PDCom / volet énergie (tracé du réseau CADIOM, zone de rénovation potentielle, zone de développement) permettent d'avoir une image des besoins et solutions possibles permettant de planifier et coordonner au mieux les travaux.

PROTECTION DE L'AIR ET DU CLIMAT

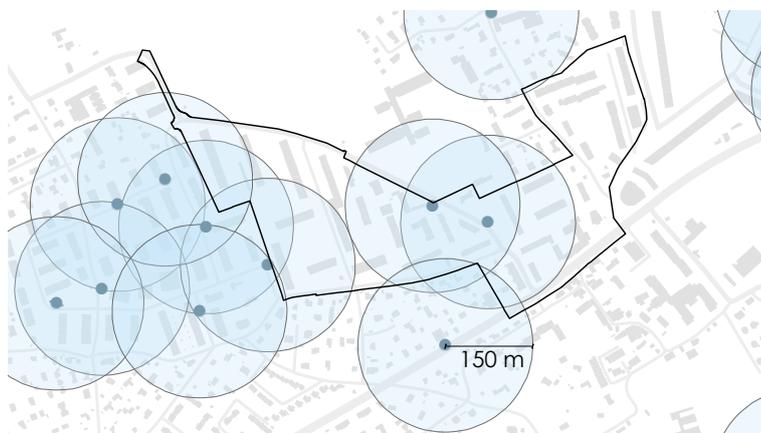
Le SERMA relève qu'aucune évaluation de la qualité de l'air n'a été effectuée à ce stade. Il conviendra d'intégrer cette thématique lors des prochaines étapes.

PROTECTION DES EAUX

L'OCEau a été consulté et n'a rien relevé de particulier à ce stade sur la question des eaux de surfaces, écosystème aquatique, de l'évacuation des eaux et des eaux souterraines.

GESTION DES DÉCHETS

Le schéma ci-contre fait l'inventaire des écopoints présents dans et à proximité du périmètre d'étude. Il apparaît un manque d'écopoints à distance idéale de 150 m.



Relevé des écopoints existants avec rayon de 150 m (source : SITG 2020)

PROTECTION DES SOLS ET SUBSTANCES DANGEREUSES POUR L'ENVIRONNEMENT

Sur ces thématiques, le GESDEC, consulté dans le cadre de la MZ recommande les dispositions suivantes :

- « Prévoir les excavations nécessaires à la réalisation des nouveaux ouvrages à l'endroit où les matériaux sont de meilleure qualité, et réfléchir à la manière de minimiser les volumes à excaver et d'optimiser leur emploi sur site (aide spécialiste, conception du projet, réutilisation sur place, remodelage, etc.)
- Privilégier des circuits courts en matière de valorisation (justement par la réutilisation sur site des matériaux d'excavation) ou d'élimination des déchets de chantier.
- Promouvoir la réutilisation des matériaux recyclés dans la construction comme il est préconisé par le projet ecomaTGE du canton de Genève.
- Recommander à la Commune d'appliquer la directive du Conseil d'État du 26 juin 2013 (traitant du choix des ma-

tériaux de construction) et celle du 12 juin 2002 (traitant de l'élimination des déchets de construction des chantiers de l'État de Genève). Prendre en compte si nécessaire les modifications législatives intervenues depuis la date de l'adoption de ces deux directives, notamment l'OLED qui a remplacé depuis le 1er janvier 2016 l'OTD.

- Maintenir de sols profonds à deux couches dans le but de garantir tous les services écosystémiques que remplissent les sols, notamment pour le développement de la végétation (arbres majeurs) et pour limiter les îlots de chaleur (création d'îlots de fraîcheur).
- Identifier les secteurs présentant des matériaux en sous-sol (horizon C) facilement valorisables dans le but d'y localiser de préférence les nouveaux sous-sols notamment les parkings.
- Prendre en compte les enjeux liés à la gestion des matériaux d'excavation, à la protection des sols et, aux substances dangereuses et à l'utilisation de matériaux de construction recyclés dans les phases ultérieures »

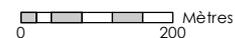
ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Éviter d'implanter dans le périmètre de consultation OPAM de la route de Chancy un établissement sensible ou annexe d'un tel établissement. Forte exposition au bruit routier diurne et nocturne des bâtiments en front de route de Chancy, av. du Bois-de-la-Chapelle, rue des Bossons et, potentiellement route de Loëx ; problème de santé publique pour les habitants du secteur et contrainte forte en cas de redéveloppement du bâti : considérer des mesures de réduction du bruit de type revêtement phonoabsorbant ou réduction des vitesses de 50 à 30 km/h.
- ⇒ Réseau d'écopoints présentant des secteurs sans couverture à moins de 150 m : compléter le maillage au gré des futurs projets (PLQ).
- ⇒ Intégrer les résultats du CET communal en cours de finalisation.
- ⇒ Pas d'évaluation de la qualité de l'air effectuée à ce stade : la réaliser le moment venu.
- ⇒ Prendre en compte les enjeux liés à la protection des sols et aux substances dangereuses dans les phases ultérieures.

IMPERMÉABILISATION DES SOLS



 Zone 4B existante

 Mètres

source: SITG 2020 

VIMADE architectes paysagistes

Le site a connu une imperméabilisation des sols importante lors de son urbanisation progressive. Cette imperméabilisation a été engendrée par des bâtiments, des chaussées, des trottoirs, des espaces publics, des chemins privés et des parkings (offre importante en surface et faible en ouvrage).

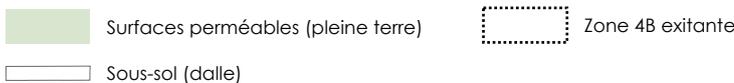
Les surfaces imperméables les plus étendues et les plus caractéristiques du site sont les parkings à ciel ouvert qui accompagnent de manière systématique les immeubles collectifs et les équipements publics du secteur.

Plus généralement, on peut noter une certaine uniformité de l'imperméabilisation des sols sur l'ensemble du site ; la place des Deux-Églises qui se démarque par une minéralité encore plus importante.

ÉLÉMENTS CLÉS

⇒ Parkings à ciel ouverts, surfaces imperméables les plus étendues et les plus caractéristiques du site.

SURFACES PERMÉABLES



source: SITG 2020

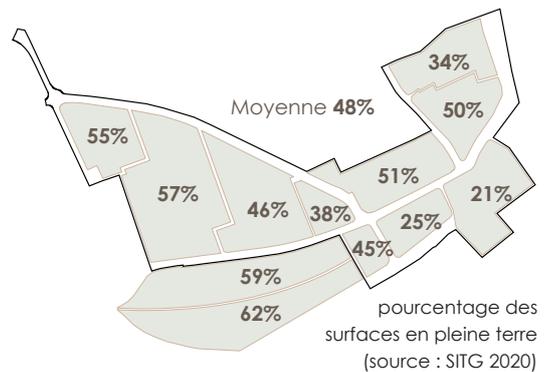


VIMADE architectes paysagistes

Malgré une imperméabilisation importante des sols depuis son urbanisation, le centre d'Onex possède de nombreuses surfaces perméables.

Ces surfaces sont principalement représentées par les larges espaces plantés en pied des logements collectifs. Le type de densification choisi durant les années 60 à 70 représente cet avantage de libérer des espaces généreux entre les bâtiments et de maintenir des ratios importants de pleine-terre. Le peu de stationnements en sous-sol offre de vraies opportunités de perméabilisation de surfaces, notamment des stationnements de surfaces.

Cette pleine-terre joue un rôle crucial dans le développement futur des villes. Ainsi, il est essentiel de préserver cette ressource contre l'imperméabilisation des sols qui empêche la bonne infiltration de l'eau et les échanges hydriques. De plus, l'imperméabilisation passe par son compactage au préalable pour devenir un support. Enfin, le sol remplit une multitude de fonctions essentielles (environnementales, économiques, sociales) dont une des principales fonctions est le support pour l'implantation et le développement des végétaux.



ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Surfaces perméables principalement présentes dans les larges espaces plantés en pied des logements collectifs.
- ⇒ Le quartier offre en moyenne près de 50% de surfaces en pleine terre. Cette ressource doit être préservée, voire augmentée dans le cadre de futurs aménagements.

STRUCTURE VÉGÉTALE



0 200 Mètres

source: SITG 2020



VIMADE architectes paysagistes

Au niveau de la structure paysagère, le périmètre du site est très clairement lisible et défini. Il se caractérise par des trames arborées orthogonales en lien étroit avec les bâtiments, qui contrastent avec les structures plus libres des zones villas périphériques ainsi qu'avec les structures linéaires liées aux axes de circulation.

Ainsi, la végétation arborée du périmètre s'organise principalement en lien avec les bâtiments et n'entretient que peu de liens avec les structures périphériques ou avec les axes de circulation.

ÉLÉMENTS CLÉS

⇒ Trames arborées orthogonales en lien étroit avec les bâtiments, qui contrastent avec les structures plus libres des zones villa périphériques.

COMPOSITION DE LA STRATE ARBORÉE



Comme identifié dans l'étude de la structure végétale, le périmètre est composé d'une entité relativement homogène en lien avec les logements collectifs et d'une périphérie plus hétérogène et diversifiée. Cette dualité entre périmètre d'étude et franges se vérifie aussi dans la composition végétale et donc dans les essences présentes.

Les plantations du périmètre, quasi exclusivement issues des opérations de construction des années 60 à 70 sont caractérisées par des essences typiques de cette période et d'une optique fonctionnelle où le paysage est davantage perçu comme un moyen de cacher les hauts bâtiments. Dans ce sens, des essences de première grandeur, à croissance rapide sont implantées le long des façades (bouleaux, peupliers, érables) et constituent à eux seuls près de 50% des essences présentes.

REPARTITION	ESSENCES PERIMETRE	NOMBRE	% individuel	% collectif
Espèces dominantes	Acer	69	21,8%	47,8%
	Betula	43	13,6%	
	Populus	39	12,3%	
Espèces complémentaires	Quercus	27	8,5%	35,8%
	Pinus	23	7,3%	
	Tilia	17	5,4%	
	Carpinus	13	4,1%	
	Fagus	12	3,8%	
	Prunus	11	3,5%	
	Salix	10	3,2%	
Espèces résiduelles	Juniperus	7	2,2%	16,5%
	Alnus	7	2,2%	
	Aesculus	6	1,9%	
	Picea	5	1,6%	
	Fraxinus	5	1,6%	
	Juglans	5	1,6%	
	Paulownia	2	0,6%	
	Cedrus	2	0,6%	
	Malus	2	0,6%	
	Robinia	2	0,6%	
	Cupressus	2	0,6%	
	Larix	2	0,6%	
	Taxodium	1	0,3%	
	Pseudotsuga	1	0,3%	
	Sorbus	1	0,3%	
	Magnolia	1	0,3%	
	Ulmus	1	0,3%	
Total		316		100,0%

REPARTITION	ESSENCES FRANGES	NOMBRE	% individuel	% collectif
Espèces dominantes	Carpinus	42	17,6%	48,5%
	Betula	39	16,3%	
	Robinia	35	14,6%	
Espèces complémentaires	Picea	21	8,8%	30,5%
	Fraxinus	19	7,9%	
	Pinus	14	5,9%	
	Fagus	10	4,2%	
	Prunus	9	3,8%	
Espèces résiduelles	Populus	7	2,9%	20,9%
	Gleditsia	7	2,9%	
	Aesculus	6	2,5%	
	Acer	6	2,5%	
	Tilia	6	2,5%	
	Quercus	4	1,7%	
	Salix	3	1,3%	
	Juglans	3	1,3%	
	Abies	2	0,8%	
	Magnolia	1	0,4%	
	Larix	1	0,4%	
	Taxodium	1	0,4%	
	Cercis	1	0,4%	
	Taxus	1	0,4%	
Liquidambar	1	0,4%		
Total		239		100,0%



ACER
(ERABLE)



BETULA
(BOULEAU)



POPULUS
(PEUPLIER)

ESSENCES DOMINANTES PERIMETRE

ESSENCES DOMINANTES FRANGES



CARPINUS
(CHARME)



BETULA
(BOULEAU)



ROBINIA
(ACACIA)

Les plantations des franges sont, elles aussi, en grande partie issues de l'urbanisation des années 60 à 70 et sont aussi composées d'une grande part d'essences à croissance rapide. Ici cependant, un plus grand nombre d'essences est observable grâce à la diversité des espaces (parcs, zone villas, vieux bourg, équipements sportifs...) et grâce à la présence plus marquée de reliquats de structures végétales antérieures.

ÉLÉMENTS CLÉS

⇒ Plantations du périmètre, quasi exclusivement issues des opérations de construction des années 60 à 70, caractérisées par des essences typiques de cette période et par une optique fonctionnelle.

CATÉGORIE DES ESPACES VERTS



Le périmètre de projet est majoritairement composé d'espaces verts privés, liés aux habitats collectifs. Ces espaces sont, pour la plupart, fermés au public et n'offrent que très peu de valeur d'usage.

La périphérie du site est, elle, très diversifiée (parcs, équipements sportifs, jardins privés d'habitat individuel, espaces verts d'équipements éducatifs et culturels...) et procure diverses situations et appropriations dans un rayon relative-ment restreint.

Nous notons finalement la présence d'un secteur singulier qui s'organise au bord de la route de Chancy et qui se démarque par une dominance d'espaces accessibles au public, constituant une relative centralité à l'intérieur du périmètre.

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Périmètre de projet majoritairement composé d'espaces verts privés, liés aux habitats collectifs, en majorité fermés au public et n'offrant que très peu de valeur d'usage.
- ⇒ Square sur fonds privés, situé près de l'intersection route de Chancy / ch. de l'Auberge, étant le seul espace vert collectif du périmètre.

STRUCTURE DES AXES MAJEURS



Le périmètre est principalement structuré par deux rues, elles-mêmes connectées à des entités paysagères majeures et convergeant vers la place des Deux-Églises.

Premièrement, la route de Loëx, qui connecte le parc des Evaux au centre d'Onex, est caractérisée par une forte arborisation, par la présence de nombreux bosquets dont certains sont historiques, par des fronts bâtis relativement reculés et non-alignés créant des espaces de respiration ainsi que par des haies basses laissant passer le regard.

Secondement, le chemin François-Chavaz, qui connecte le Bois de la Chapelle au centre d'Onex, est marqué par une végétation arborée hétéroclite, peu présente et majoritairement composée de conifères, par l'absence d'espaces publics pouvant animer la rue ainsi que par des haies hautes bordant la rue et fermant les perspectives visuelles.

ÉLÉMENTS CLÉS

⇒ Périmètre principalement structuré par deux rues, elles-mêmes connectées à des entités paysagères majeures et convergeant vers la place des Deux-Églises.

TYPOLOGIE DES STRATES VÉGÉTALES



Le site est caractérisé par une uniformité de la strate basse qui n'apporte finalement que très peu de diversité tant au niveau environnemental et paysager qu'au niveau des usages et des possibilités d'appropriation. Le périmètre est en effet marqué par une forte dominance de pelouses intensives en pied d'immeubles n'offrant que très rarement des espaces d'intimité, de rencontre, de jeux ou même de promotion de la biodiversité. Seuls quelques potagers amorcent une transformation valorisante de ces espaces.

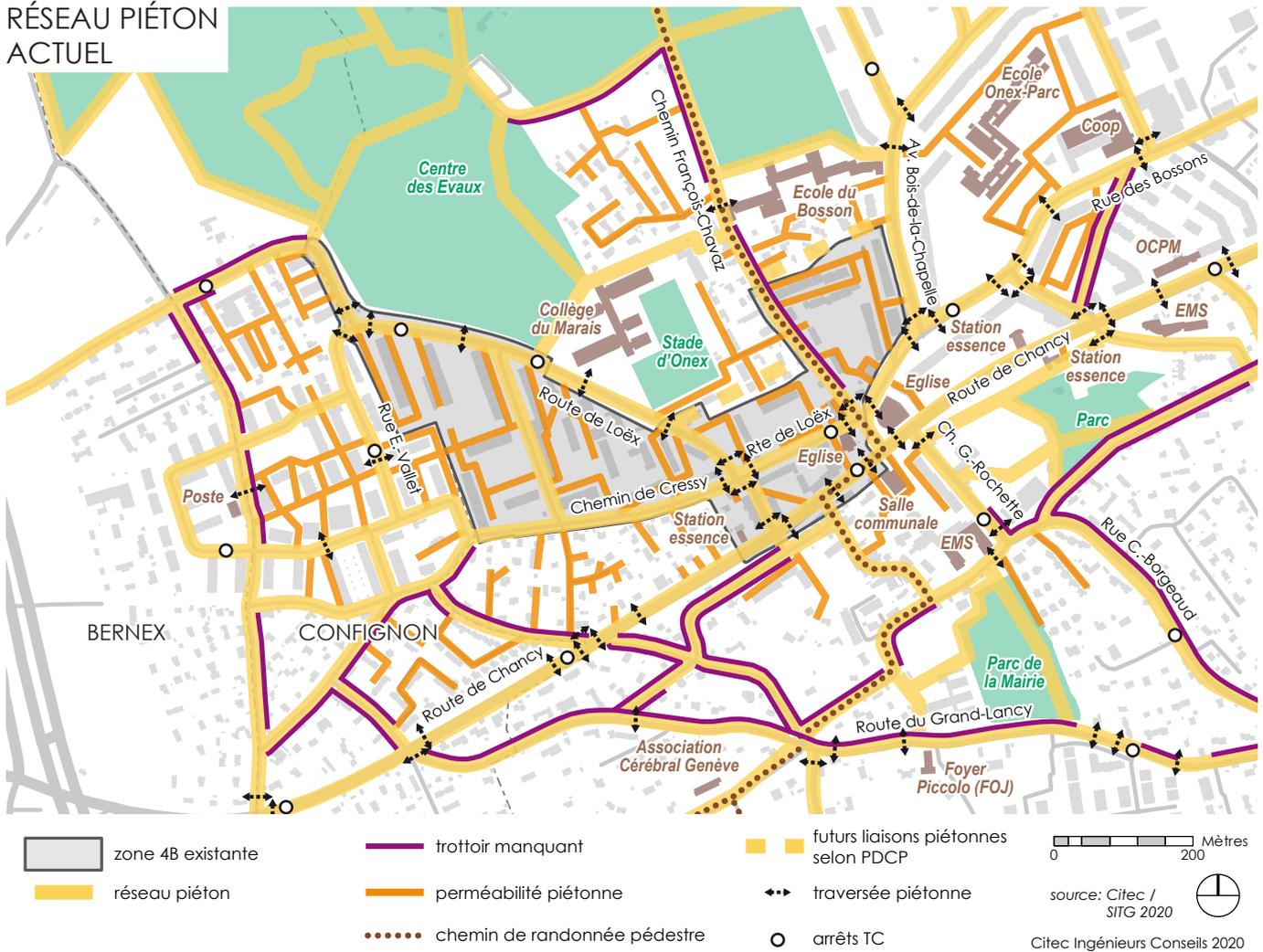
Au niveau de la strate arborée, une certaine diversité sur l'ensemble du site se manifeste par la présence d'arbres isolés variés, de bosquets et d'alignements éparés. Cette strate ne compose cependant pas une structure claire. Les alignements endossent principalement le rôle d'écran végétal devant les immeubles les plus élevés, mais ne participent pas à accompagner des perspectives ou des axes particuliers.

La périphérie du site d'étude est cependant marquée par une diversité importante, composée de bosquets, de prairies, de noues, de boisements et à plus grande échelle de la pénétrante de verdure du Rhône.

ÉLÉMENTS CLÉS

⇒ Forte dominance de pelouses intensives en pied d'immeubles n'offrant que très rarement des espaces d'intimité, de rencontre, de jeux ou même de promotion de la biodiversité.

RÉSEAU PIÉTON ACTUEL



Les aménagements piétons sont globalement suffisants au centre d'Onex. Les trottoirs sont aménagés des deux côtés de la chaussée sur la majorité des rues. Ces aménagements permettent des liaisons directes pour les piétons sur les arrêts de transports en commun, notamment sur la route de Chancy. Compte tenu de la forte présence d'équipements publics et sportifs (collège, école, églises, centres sportifs, etc.), le volume de piétons est important. Le diagnostic n'a pas démontré de problèmes majeurs en termes de gabarits des trottoirs existants. Toutefois, dans un contexte en développement, la maille piétonne doit être renforcée (100-150 m). La majorité du chemin François-Chavaz n'est équipée que d'un seul trottoir. Comme il s'agit d'un axe de liaison important entre le centre sportif des Evaux et le tram (fonction de chemin de randonnée pédestre également), les aménagements destinés aux piétons sont insuffisants.

Comme évoqué dans le chapitre « valeur d'usage », l'attractivité des espaces publics est dans l'ensemble assez faible dans le périmètre. Les cheminements piétons se font sur des axes conçus principalement pour du transport motorisé. Cela engendre plusieurs nuisances pour les piétons : bruits, pollution, sentiment d'insécurité, faibles qualités paysagères et effet de coupure.

Du point de vue de la sécurité, les principaux axes sont tous munis de trottoirs des deux côtés de la chaussée. Un déficit est observé sur le chemin François-Chavaz qui n'est équipé que d'un seul trottoir, avec un gabarit faible. Malgré cela, l'analyse des accidents routiers recensés à l'intérieur du périmètre de l'étude impliquant des piétons ne montre pas de point noir ni de dysfonctionnement majeur.

Du point de vue de la connectivité et de la densité du réseau, celui-ci offre des cheminements piétons répondant aux besoins actuels du secteur. L'ensemble des équipements ainsi que tous les arrêts de transports publics sont desservis, et cela, par des cheminements globalement directs. Néanmoins, dans un contexte de mutation, la maille piétonne doit

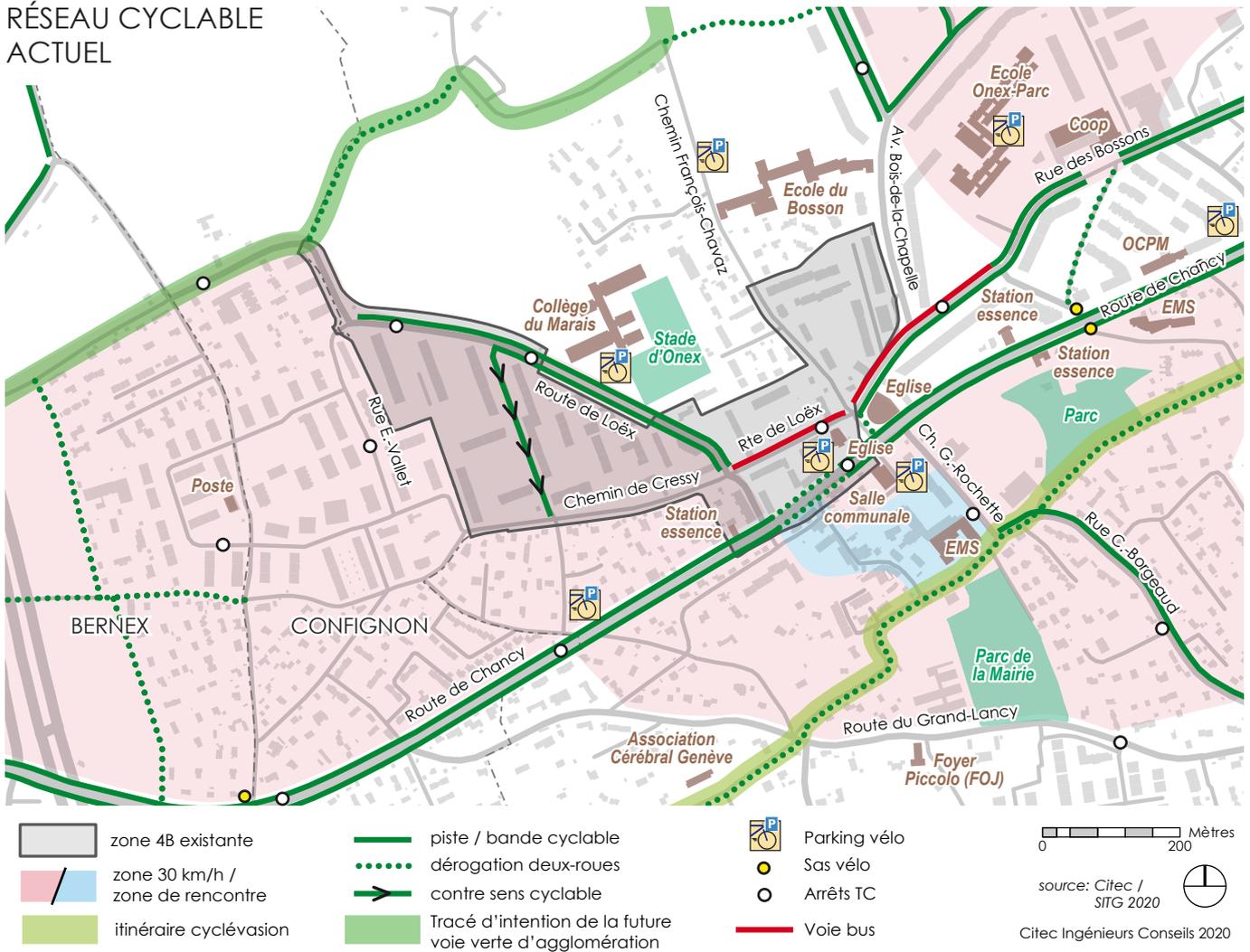
être renforcée afin de se rapprocher des caractéristiques urbaines. Actuellement, le réseau est constitué par des axes structurants nord-sud. Les cheminements transversaux sont manquants. D'autre part, plusieurs chemins en impasses sont observés, ce qui implique un cloisonnement de la zone. Une des opportunités est d'assainir le réseau en proposant une maille fine, qui s'articule autour des axes structurants (nord-sud et est-ouest), puis est complétée par de multiples itinéraires alternatifs qui alimentent le réseau piéton.

Le présent diagnostic n'a pas évalué les conditions d'éclairage de l'espace public, dimension qui joue un rôle important pour les aspects de qualité et sécurité des cheminements piétons. Il n'inclut pas non plus d'évaluation du niveau de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Le réseau piéton dans le périmètre est satisfaisant pour les besoins. La qualité de ces cheminements peut en revanche être améliorée.
- ⇒ Réseau à améliorer dans le cas de développement urbain : maille piétonne à renforcer, gabarits à ajuster.
- ⇒ Lacunes de sécurité et de circulation piétonne sur le chemin François-Chavaz.

RÉSEAU CYCLABLE ACTUEL



Le réseau cyclable actuel du périmètre d'étude montre que la zone est bien desservie pour les vélos. La route de Chancy constitue un axe structurant avec la présence d'aménagements continus et sécurisés dans les deux sens de circulation. Le tronçon de la route de Chancy, devant les commerces est un trottoir « cycles autorisés » où les piétons ont la priorité. Ce régime de circulation pour les modes doux crée un sentiment d'insécurité chez les piétons et augmente les risques d'accident sur cette zone.

Au-devant du collège du Marais, sur la route de Loëx, une bande cyclable bidirectionnelle offre un espace aux cyclistes. Les rues en sens unique peuvent être empruntées à double sens par les cycles avec un contresens cyclable (principe de la zone 30 km/h).

À noter le manque de couture entre Bernex et Onex en termes d'aménagements cyclables, bien que le secteur de Cressy soit situé en zone 30 km/h. D'autre part et malgré la présence de traversées piétonnes rapprochées, il est important de mentionner que l'amélioration de la perméabilité entre la partie nord et sud d'Onex est un objectif important pour les mobilités douces et cela dans l'optique de favoriser les liens entre les deux secteurs d'Onex.

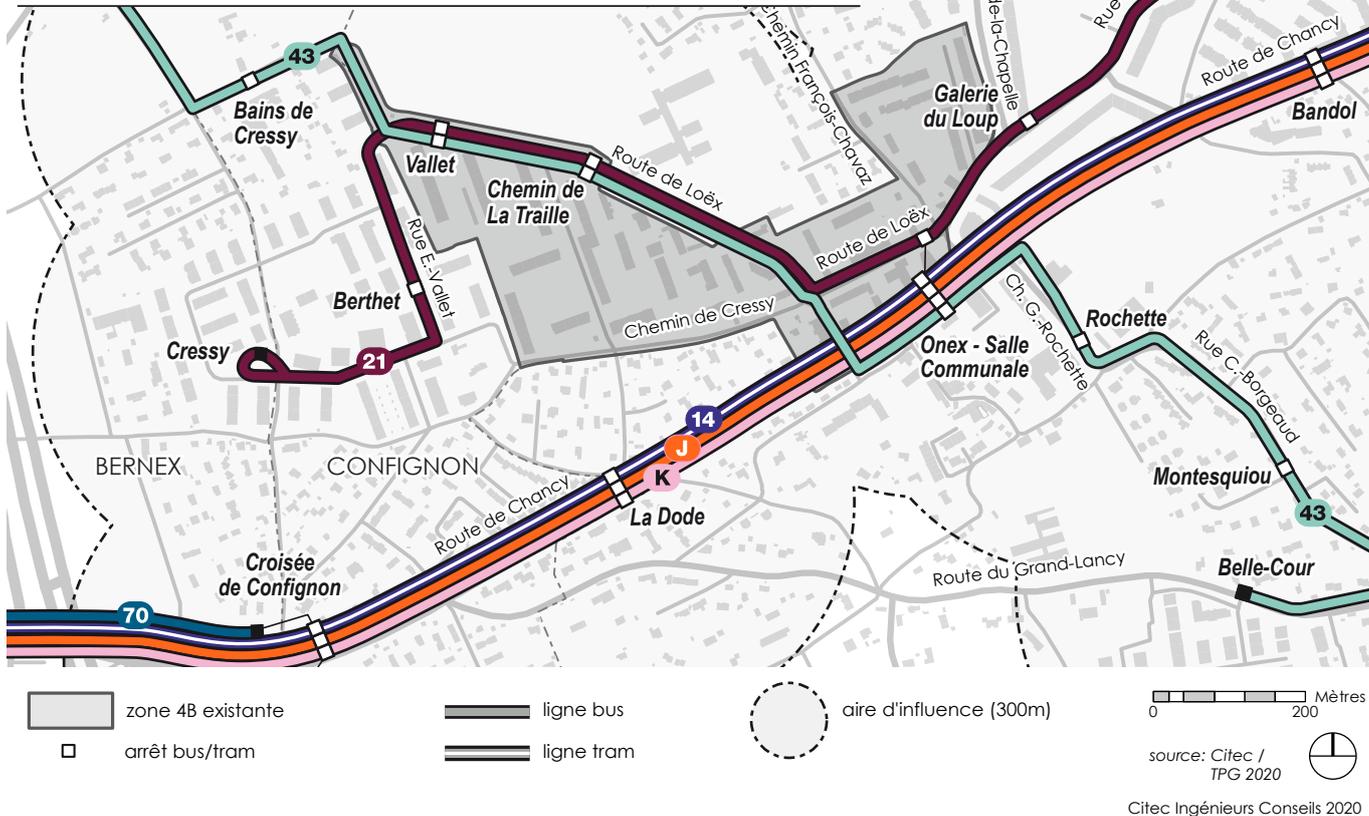
Aucun aménagement cyclable n'existe sur le chemin François-Chavaz, axe principal pour accéder au centre sportif des Evaux et à l'école du Bosson. S'agissant d'un axe en liaison directe avec l'arrêt du tram et la place des Deux-Églises (centralité), le manque d'aménagements cyclables sur celui-ci est un dysfonctionnement important dans le réseau. L'avenue Bois-de-la-Chapelle manque aussi d'aménagement et crée une discontinuité entre les bandes cyclables de la rue des Vieux-Moulin et la rue des Bossons.

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Le périmètre d'étude est aménagé de manière satisfaisante, à l'exception du tronçon de la route de Chancy, devant des commerces en zone mixte vélos-piétons.
- ⇒ Le secteur élargi présente certaines carences (ch. François-Chavaz, av. Bois-de-la-Chapelle).
- ⇒ Favoriser et améliorer la perméabilité pour les modes doux au niveau de la route de Chancy reste un objectif important.

RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN ACTUEL

Lignes	Origine - Destination	Cadence HP	Lignes	Origine - Destination	Cadence HP
2	Genève-plage – Onex-Cité	7.5'	43	Bellins – Loëx-Hôpital	15'
14	P+R Bernex – Meyrin-Gravière	4.5'	70	Confignon-Croisée – Satigny-Gare	20'
19	Onex-Cité – Vernier-Village	7.5'	J	Stade de Genève - Avusy	20'
21	Cressy – Gare des Eaux-Vives	8.5'	K	Stade de Genève - Pougny-Gare	20'



La zone 4B est traversée par deux lignes de transports en commun.

- La ligne 21, reliant Cressy à la Gare des Eaux-Vives, avec une cadence de 8.5 minutes en heure de pointe. Cette ligne de bus a une fonction de desserte urbaine et permet de relier Onex à la gare du Leman Express de Lancy-Pont-Rouge ou encore à Carouge. Elle permet également d'assurer une liaison directe vers les Eaux-Vives.
- La ligne 43 circule sur la route de Loëx, en continuation de la route du Grand-Lancy. La cadence en heure de pointe est de 15 min. Elle assure une fonction de desserte régionale du secteur.

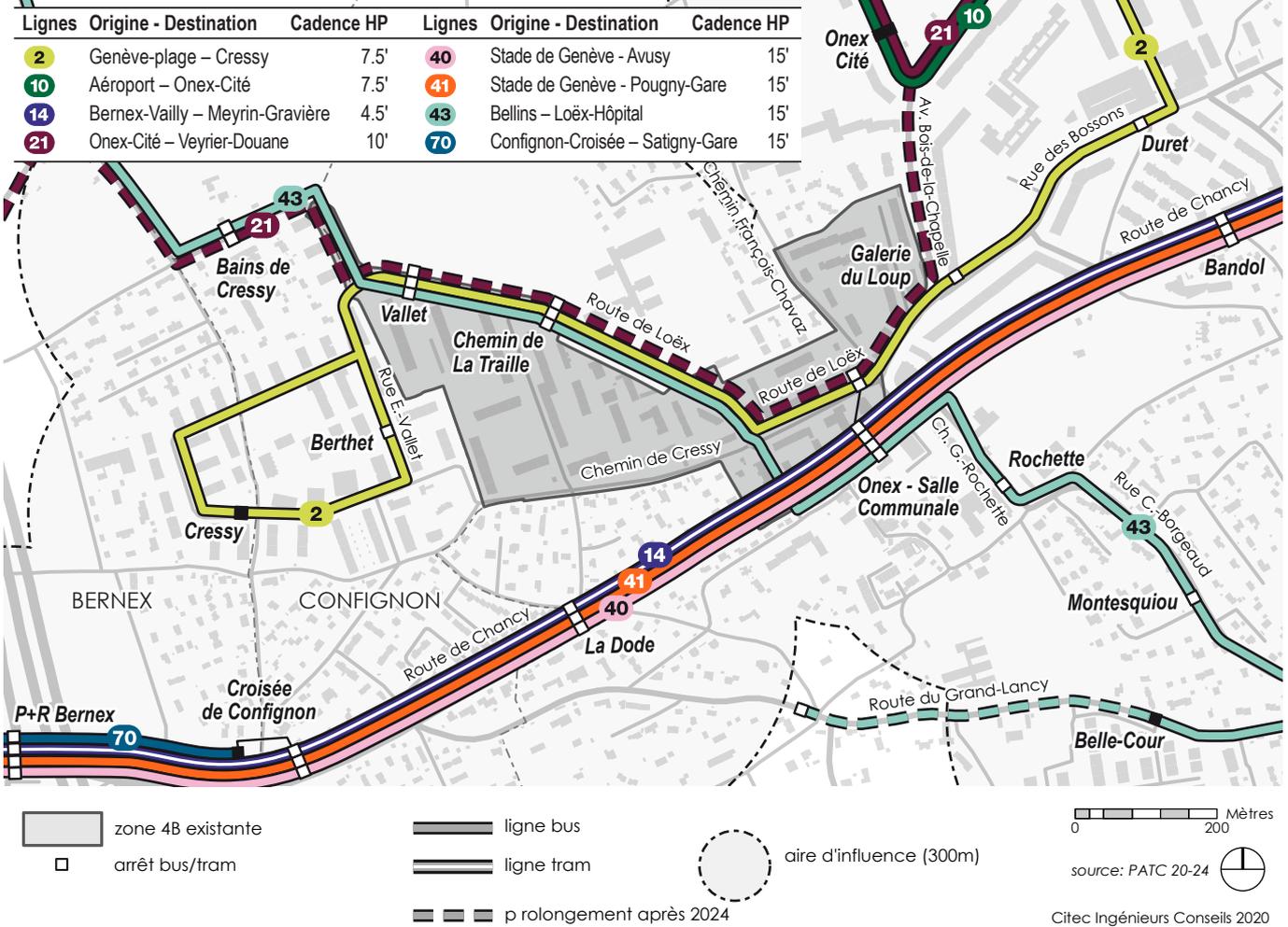
Avec une cadence de 4.5 minutes aux heures de pointe, la ligne de tram 14 correspond à la colonne vertébrale du réseau de transports en commun du secteur. Cette ligne a le rôle d'axe structurant et permet de relier efficacement Onex au centre-ville ou à Bernex. La route de Chancy est renforcée par les lignes J et K, offrant ainsi une alternative en rabattement sur la gare de Lancy-Pont-Rouge.

L'ensemble du périmètre d'étude se situe à moins de 300 m d'un arrêt de transports en commun. Globalement, l'éloignement maximal entre une zone du périmètre de l'étude et l'axe du tram équivaut à environ 400 m. Fort de ce constat, la desserte du secteur est jugée satisfaisante.

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ L'ensemble du périmètre se situe à moins de 300 m d'un arrêt TC.
- ⇒ Le tram 14 constitue la colonne vertébrale du réseau de TC.
- ⇒ Les liaisons TC à l'intérieur de la commune sont assurées par la ligne 21 (Onex Nord) et la ligne 43 (Onex Sud).

RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN PROJETÉ



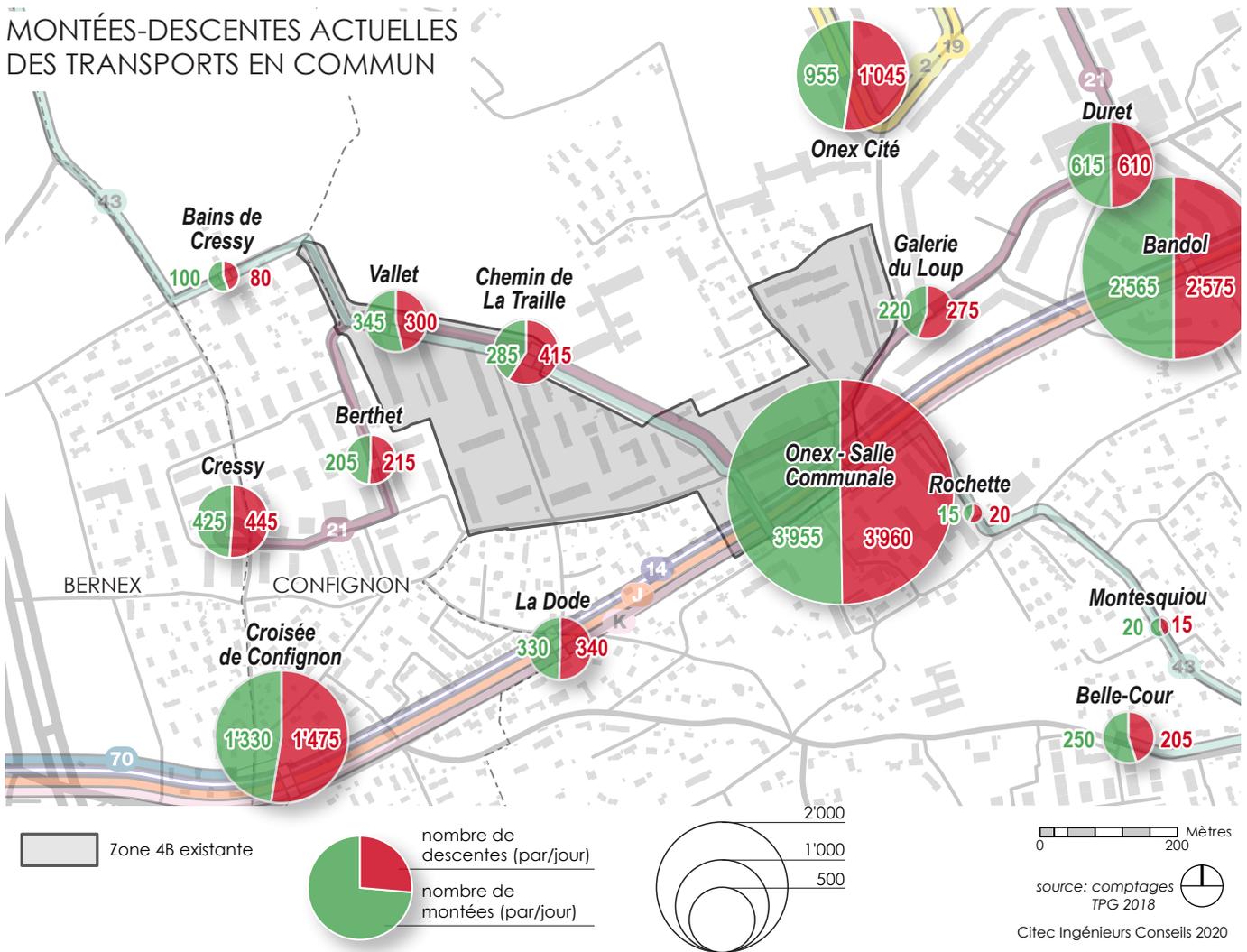
Le document de référence en matière de planification de l'offre TC à court terme est le Plan d'action des transports collectifs (PATC). Il définit les fréquences et la desserte globale du secteur à l'horizon 2024. Dans le périmètre d'étude, aucune nouvelle ligne n'est ajoutée, bien que la ligne 10 remplace la ligne 19. Le tracé de la ligne 2 est modifié et son terminus se fait désormais à Cressy. La ligne 21 sera renforcée pour atteindre des caractéristiques d'exploitation similaires à un axe fort TC. Elle s'arrêtera dans un premier temps à Onex-Cité, mais il est prévu de la prolonger jusqu'à Bernex en empruntant le futur boulevard des Abarois. Ce prolongement de ligne interviendra dès la réalisation de la nouvelle jonction autoroutière de Bernex, qui prévoit également un franchissement de l'autoroute pour les bus à l'horizon 2040.

La ligne de tram 14 sera prolongée jusqu'à Bernex-Vailly (mise en service en 2021). Pour la ligne 43, un prolongement à court terme (2025) est à l'étude jusqu'au carrefour des Six-Chemins avec un rebroussement à Belle-Cour. Des réflexions sont en cours pour évaluer la faisabilité d'insérer une ou des lignes de bus sur la route du Grand-Lancy, jusqu'à la croisée de Confignon, afin de relier Bernex à la gare de Lancy Pont-Rouge, dans l'optique de décharger le tram. L'horizon temporel de cette mesure est envisagé après 2030.

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Prolongement de la ligne 14 jusqu'à Vailly.
- ⇒ Ligne de TC renforcée sur la route de Loëx (horizon 2035)
- ⇒ Cadence renforcée sur la route de Chancy.

MONTÉES-DESCENTES ACTUELLES DES TRANSPORTS EN COMMUN



Une analyse du nombre de montées et de descentes par jour a été effectuée sur la base des comptages TPG réalisés en 2018. D'une manière générale, le nombre de montées et de descentes à chaque arrêt est globalement symétrique. Les volumes de M/D sont les plus élevés sur les axes parcourus par le tram, avec un maximum de 9'100 M-D/jour à l'arrêt Onex-Salle communale. Dans la zone 4B, les arrêts les plus fréquentés sont Chemin de la Traille (700 M-D/jour) et Vallet (650 M-D/jour). Cela est dû principalement à la présence du collège du Marais.

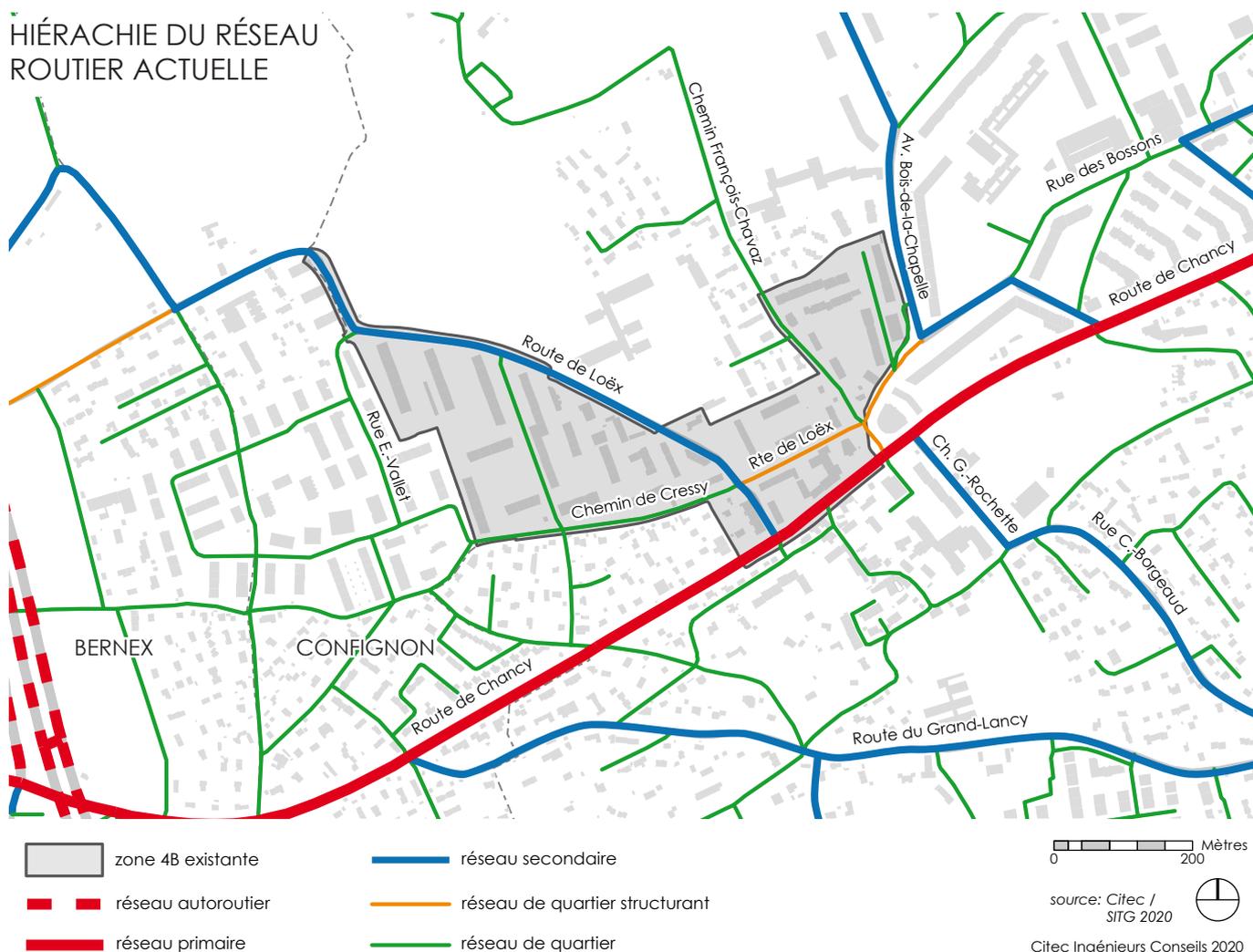
Les volumes de M/D aux arrêts situés à l'intérieur du périmètre sont relativement faibles. Le contexte urbain ainsi que la structure du réseau de transports en commun impliquent que les usagers sont naturellement plus attirés sur l'axe du tram (axe structurant, différences de fréquences, amplitude horaire, etc.). Les arrêts situés sur la route de Chancy serviront de desserte principale pour le futur développement de la zone 4B, bien qu'un axe fort est prévu sur la route de Loëx. La capacité actuelle de la ligne 14 a été évaluée en analysant les taux d'occupation en heure de pointe et durant la journée. Il en ressort qu'à l'état actuel, le tram est proche de la saturation en centre-ville. Il existe toutefois une certaine réserve à hauteur d'environ 20% en heures de pointe dans le périmètre.

En prenant en compte le prolongement de la ligne 14 ainsi que les premières densifications prévues à Bernex, la limite de capacité du tram sera atteinte dans le futur (2030). À une échelle plus large, des réflexions sont en cours pour pallier à ce problème, notamment en intégrant une offre future complémentaire au tram (bus sur la route du Grand-Lancy et sur la route de Loëx).

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Forte utilisation de la ligne de tram.
- ⇒ Ligne 14 proche de la saturation à l'état actuel, mais hors du périmètre.

HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER ACTUELLE



La hiérarchie du réseau routier est ici schématisée et permet de classer les différents axes selon leur importance dans le maillage du réseau routier genevois. Les principales routes du secteur peuvent être définies comme suit :

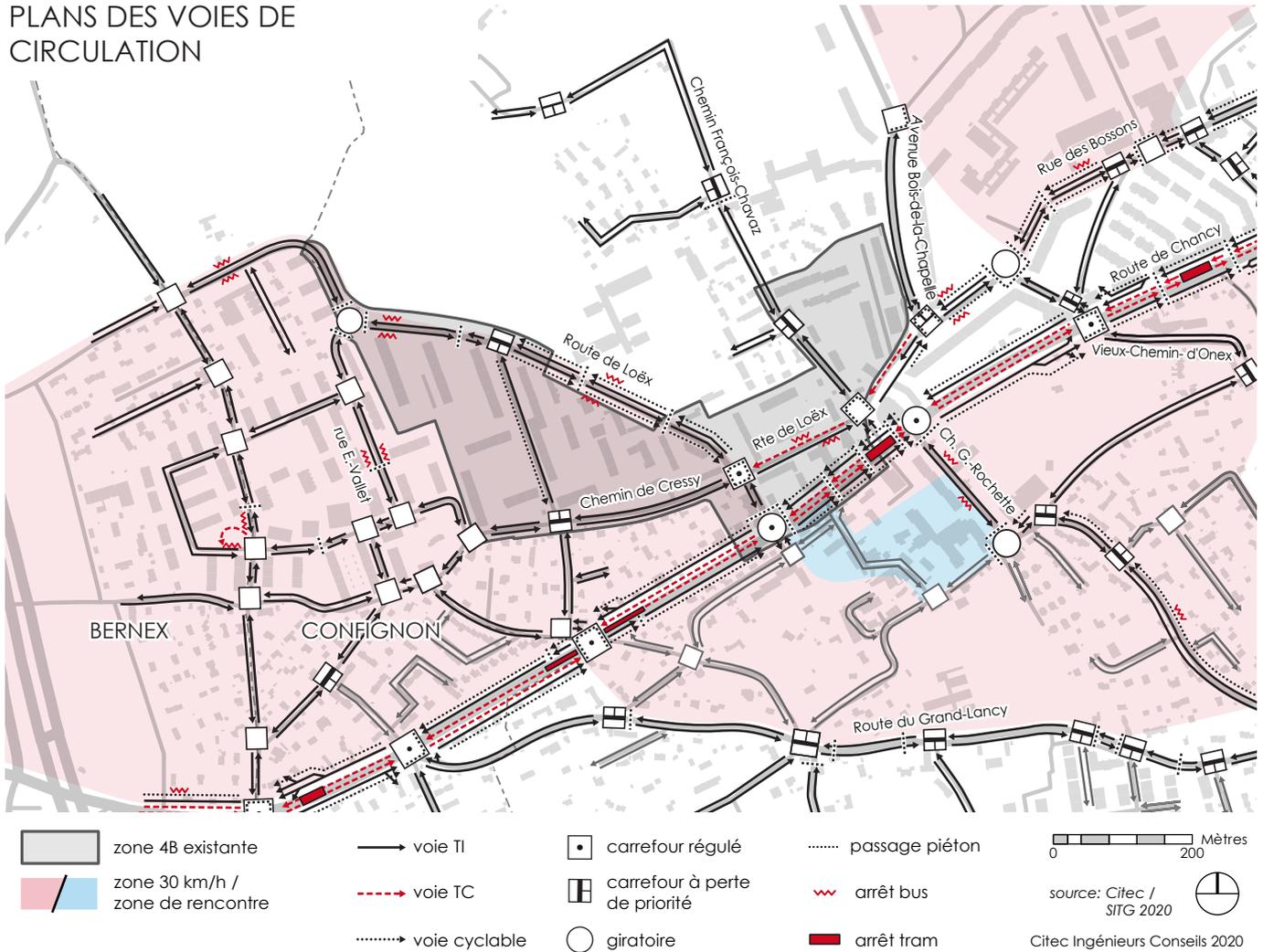
- La route de Chancy, axe principal du secteur, est classée en réseau primaire et permet d'assurer les échanges entre les différents secteurs du canton en particulier elle permet de connecter la jonction autoroutière de Bernex à la ceinture urbaine sur le Pont-Butin.
- La route de Loëx, une partie de la rue des Bossons et de l'avenue du Bois-de-la-Chapelle, la rue des Grand-Portes, la route du Grand-Lancy, le chemin G.-Rochette, la rue C.-Borgeaud, sont tous classés en réseau secondaire et ont la fonction d'assurer les échanges interquartiers.
- Le reste du réseau fait partie du réseau de quartier, avec une partie de la route de Loëx et de la rue des Bossons. Le tronçon de la route de Loëx parallèle à la route de Chancy, ainsi que la partie ouest de la rue des Bossons correspondent au réseau de quartier structurant. Ces axes assurent la desserte et l'accessibilité du secteur d'étude.

Le périmètre d'étude se situe à proximité immédiate de la route de Chancy, axe pénétrant de haute importance pour le réseau routier genevois (Champagne / Centre-ville).

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ La route de Chancy constitue l'axe structurant du secteur.
- ⇒ La route de Loëx assure une fonction d'échanges interquartiers.
- ⇒ Les autres routes au sein du périmètre servent à la desserte fine du quartier.

PLANS DES VOIES DE CIRCULATION



Le plan des voies de circulation a été retranscrit sur la figure ci-dessus. Il permet de mettre en évidence les points suivants :

- Sur la route de Chancy les carrefours sont régulés. De plus, les mouvements de tourne-à-gauche sont généralement interdits sur cet axe pour favoriser la progression du tram.
- Les carrefours sur le réseau secondaire et de quartier sont pour la plupart gérés par des pertes de priorité (sachant que la majorité des secteurs voisins sont sous un régime de zone à trafic modéré).
- La partie ouest de la zone 4B se situe dans une zone de modération à 30 km/h hormis la route de Loëx ; la partie est a un régime à 50 km/h alors qu'il s'agit d'une desserte de quartier.
- La circulation se fait avec une voie de circulation par sens à l'exception de la route de Loëx (tronçon parallèle à la route de Chancy) et le chemin de la Traille qui sont en sens unique.
- Un site propre central pour le tram et les bus se trouve le long de la route de Chancy.
- Le tronçon de la route de Loëx parallèle à la route de Chancy, ainsi que la partie ouest de la rue des Bossons sont équipés d'une voie bus en site propre (en direction de Cressy).

Le diagnostic a mis en évidence un dysfonctionnement du schéma de circulation, au niveau de la rue des Bossons et la route de Loëx. Une discontinuité est présente pour les usagers provenant depuis l'avenue Bois-de-la-Chapelle et la rue des Bossons, dont l'un des objectifs est de créer une coupure entre Onex et Cressy / Bernex de manière à limiter le trafic de transit à travers les quartiers (shunt de la route de Chancy). Ce tronçon est en sens unique et seulement des

bus y peuvent circuler grâce à un site propre. Cette disposition est peu lisible et confuse pour les usagers, car le tronçon interdit au trafic est très court (environ 40 m). Il a donc été observé que les usagers empruntent ce tronçon régulièrement malgré l'interdiction de circulation, pour rejoindre le carrefour avec le chemin d' l'Auberge, et ainsi accéder à la route de Chancy. Dans le sens inverse, un shunt est possible depuis la route de Pré-Mara-rais par la route de Loëx et l'avenue du Bois-de-la-Chapelle pour rejoindre directement la route du Pont-Butin. Un projet de requalification de la rue des Bossons est en cours et se penche sur cette problématique.



intersection rue des Bosson / place des Deux Eglises



intersection route de Loëx / chemin de l'Auberge



intersection route de Chancy / chemin de l'Auberge

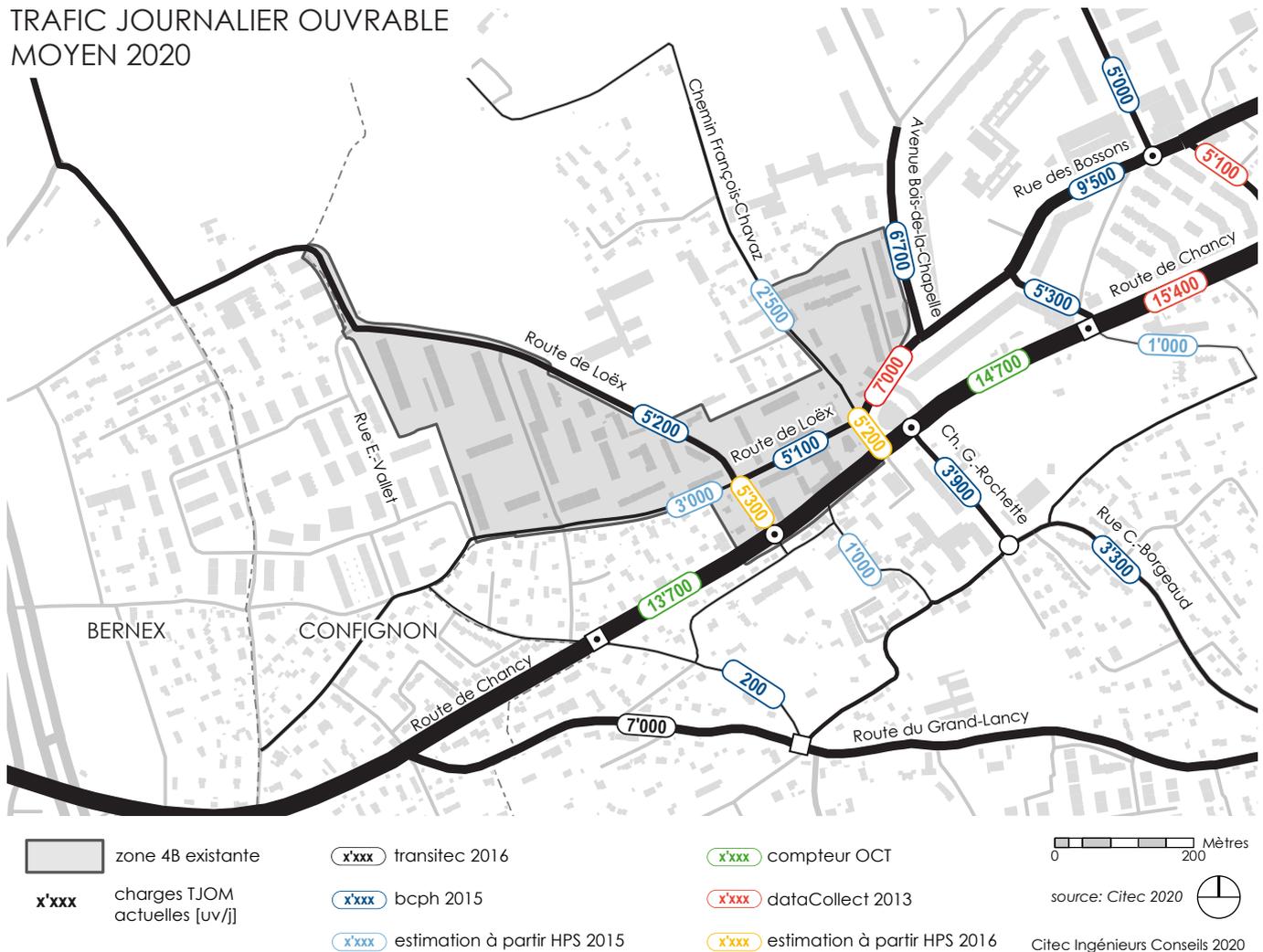
ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Manque de lisibilité dans le plan des voies au niveau Bossons/Bois-de-la-Chapelle.
- ⇒ Sens uniques sur la route de Loëx et la rue des Bossons au niveau de la place des Deux-Églises.
- ⇒ Plusieurs régimes de vitesses dans la zone étudiée, 30 km/h et 50 km/h.



intersection route de Chancy / chemin Gustave-Rochette

TRAFIC JOURNALIER OUVRABLE MOYEN 2020



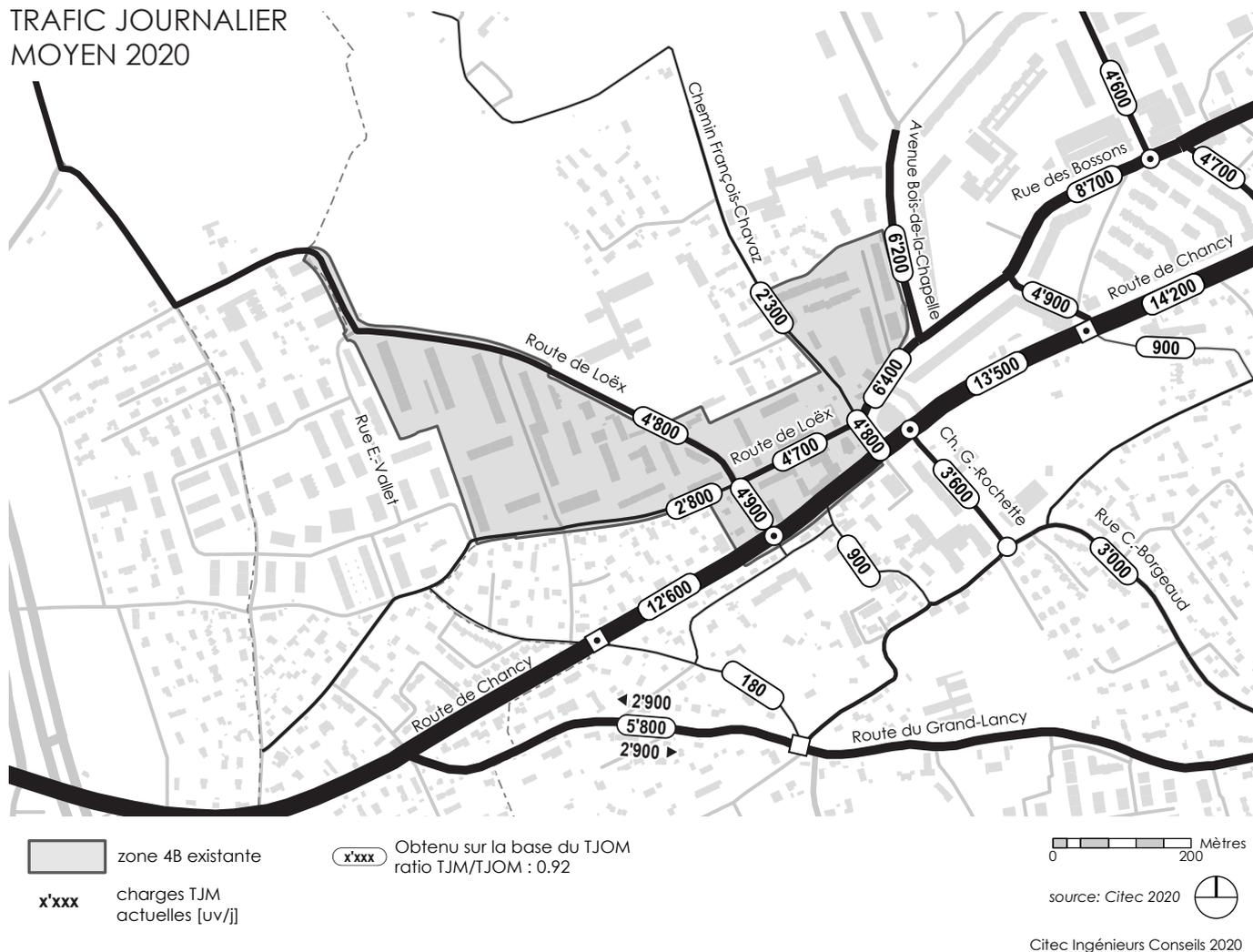
Sur la base de différents comptages réalisés dans le secteur, le plan de charges de trafic a pu être établi. Les volumes de trafic varient entre 13'000 et 15'000 uv/j sur la route de Chancy pour un jour ouvrable moyen, à la hauteur du périmètre d'étude. À l'intérieur de la zone 4B, sur la route de Loëx, les charges de trafic journalier sont aux alentours de 5'000 uv/j. Les valeurs les plus élevées à l'intérieur du périmètre de l'étude se trouvent sur la rue des Bossons avec 7'000 uv/j. Ces deux valeurs sont élevées quand on considère que ces deux axes sont à sens unique et qu'elles sont similaires à celles du réseau adjacent qui a pourtant une hiérarchie de réseau plus importante (réseau secondaire). Cela n'est pas en accord avec la fonction voulue de ces axes (réseaux de desserte de quartier) et met en évidence un dysfonctionnement.

En moyenne 2'500 uv/j empruntent le chemin François-Chavaz. La majorité de ce volume de trafic correspond à l'accessibilité du centre sportif des Evaux et des habitations desservis par le chemin F.- Chavaz. Les volumes de trafic recensés dans le périmètre de l'étude correspondent aux volumes de trafic observés à l'intérieur de quartiers similaires (contexte résidentiel, deuxième couronne, etc.). Aucune donnée de trafic n'est disponible sur le réseau de quartier adjacent.

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Fort trafic sur les axes à sens unique.
- ⇒ Les charges de la partie de la route de Loëx qui appartient au réseau de quartier ne correspondent pas à la fonction prévue.

TRAFIC JOURNALIER MOYEN 2020



Le trafic journalier moyen TJM a été déterminé sur la base du plan de charge TJOM en appliquant un ratio TJM/TJOM de 0,92.

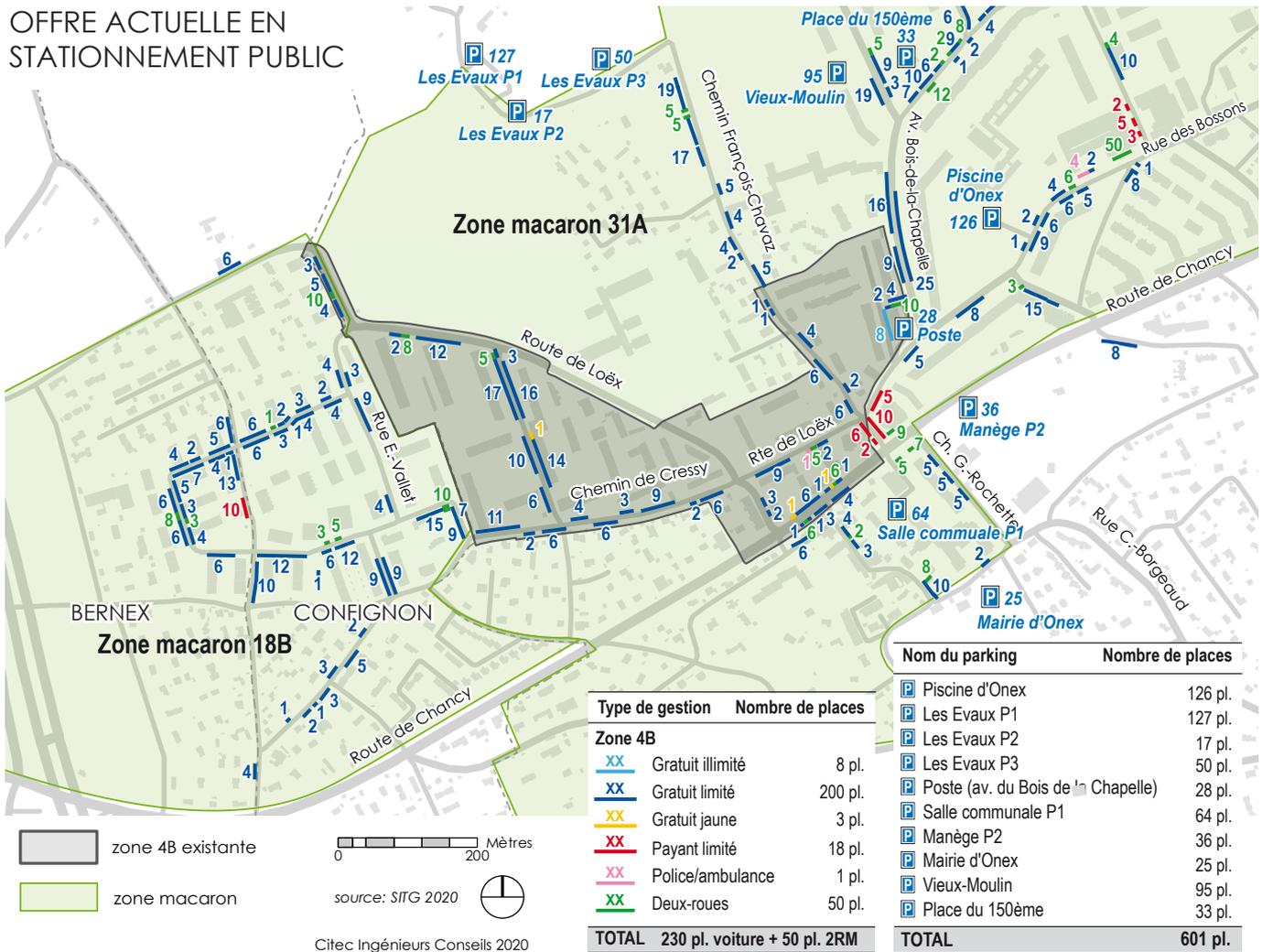
Les volumes de trafic varient entre 12'000 et 14'000 uv/j sur la route de Chancy pour un jour moyen. À l'intérieur de la zone 4B, sur la route de Loëx, les charges de trafic journalier sont aux alentours de 5'000 uv/j. Les valeurs les plus élevées à l'intérieur du périmètre de l'étude se trouvent sur la rue des Bossons avec 6'400 uv/j. Ces deux valeurs sont élevées quand on considère que ces deux axes sont à sens unique et qu'elles sont similaires à celles du réseau adjacent qui a pourtant une hiérarchie de réseau plus importante (réseau secondaire). Cela n'est pas en accord avec la fonction voulue de ces axes (réseaux de desserte de quartier) et met en évidence un dysfonctionnement.

En moyenne 2'300 uv/j empruntent le chemin François-Chavaz. Les volumes de trafic recensés dans le périmètre de l'étude correspondent aux volumes de trafic observés à l'intérieur de quartiers similaires (contexte résidentiel, deuxième couronne, etc.). Ce trafic est à destination exclusive du centre intercommunal des Evaux et des habitations présentes. Aucune donnée de trafic n'est disponible sur le réseau de quartier adjacent.

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Fort trafic sur les axes à sens unique.
- ⇒ Les charges de la partie de la route de Loëx qui est appartient au réseau de quartier ne correspondent pas à la fonction prévue.

OFFRE ACTUELLE EN STATIONNEMENT PUBLIC



Un relevé de l'offre de stationnement public a été effectué dans le périmètre d'étude en différenciant le type de gestion, l'emplacement (en surface ou en ouvrage) ainsi que les parkings publics. D'autre part, les zones macarons du secteur y sont ajoutées.

L'offre en stationnement public dans le périmètre de l'étude s'élève à 230 places de stationnement voitures et 50 places de stationnement deux-roues motorisés. À titre indicatif, cette valeur est plus que deux fois supérieure au stationnement public au sein du Plan Guide d'Onex (au sud de la route de Chancy) alors que le secteur est bien plus étendu. La majorité de l'offre de stationnement public se situe sur la chaussée. Celle-ci est répartie de manière homogène sur l'ensemble du secteur, mais avec quelques zones plus denses, comme la place des Deux-Églises et le chemin de la Traille. La circulation sur ce dernier étant en sens unique, des cases de stationnement se situent de part et d'autre de la chaussée.

En dehors de ces zones, de nombreuses places de stationnement public sont observées à Cressy et dans la partie nord d'Onex (av. Bois-de-la-Chapelle). Les parkings publics aux alentours (dans un rayon de 500 m) complètent l'offre du secteur en y ajoutant 601 places. En particulier, deux parkings offrent une opportunité en termes de compensation du stationnement étant donné la vacance confirmée par la Fondation des Parkings : les parkings de Vieux-Moulin et Comte-Géraud (hors périmètre de l'illustration).

La commune d'Onex possède aussi deux emplacements de véhicules en autopartage, une première située au parking de la Salle communale et une deuxième située sur l'avenue du Gros-Chêne, proche de la Coop. Aucun de ces deux emplacements ne se trouve dans la zone d'étude.

Selon le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP), la zone 4B est à cheval sur le secteur IV et le secteur V. Les ratios en vigueur pour le stationnement TIM sont de 0.8 pl/100 m² de SBP pour les habitants et 0.1 pour les visiteurs en secteur IV, et de 1.0 pl/100 m² de SBP pour les habitants et 0.1 pl/100 m² de SBP pour les visiteurs en secteur V. Pour les activités, ces ratios sont de 0.8 pl/100 m² de SBP pour les employés et 0.2 pour les visiteurs en secteur IV, et de 1.0 pl/100 m² de SBP pour les employés et 0.2 pl/m² de SBP pour les visiteurs en secteur V.

Concernant les deux-roues motorisés, les ratios sont de 0.2 pl/100 m² de SBP pour les logements (habitants + visiteurs) et de 0.5 pl/100 m² pour les activités. Pour les vélos, les ratios sont de 1.5 pl/100 m² pour les logements et de 0.5 pl/100 m² pour les activités. Ces ratios sont valables à la fois pour le secteur IV et le secteur V.

Selon le RPSFP, ces ratios représentent une valeur minimale pour les logements et maximale pour les activités, sauf pour les vélos où la valeur reste toujours minimale.

ÉLÉMENTS CLÉS

- ⇒ Concentration du stationnement sur chaussée dense vu la taille de la zone.
- ⇒ Présence de nombreux parkings publics.

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

PLANIFICATION COMMUNALE

Six intentions de la planification communale sont identifiées comme particulièrement structurantes pour le périmètre à l'étude :

- ⇒ 1. La future piétonnisation de la place des Deux Églises.
- ⇒ 2. La préservation et mise en valeur du Vieux-Village d'Onex (plan de site en cours).
- ⇒ 3. Le développement d'un nouveau quartier par MZ sur le secteur situé au nord-ouest de la route de Chancy (Plan guide de la zone de villa).
- ⇒ 4. L'axe structurant de la route de Chancy.
- ⇒ 5. Le tracé de la future ligne de transports collectifs à destination de Cressy, puis du Grand Projet Bernex.
- ⇒ 6. Le corridor biologique et aménagements de mobilité douce à créer sur le chemin François-Chavaz.

URBANISME

- ⇒ Le périmètre de la zone 4B actuelle correspond peu ou prou au « quartier » d'Onex-Centre, dont le bâti et les espaces publics ont été réalisés entre le milieu des années 1950 et le début des années 1970, dans un esprit à la fois « moderniste » et « social » (voir point suivant). Le tissu bâti a peu évolué depuis cette période.
- ⇒ La forte présence de logements économiques (six ensembles réalisés 1956 à 1960) et de gabarits bas (R+2) marquent une distinction de caractère avec la Cité d'Onex. Cette concentration de logements économiques a pour corollaire la présence d'une population financièrement moins aisée, plus vulnérable à l'impact social induit par le redéveloppement du quartier, dont le revenu disponible est fortement tributaire du montant du loyer (enjeux de gentrification).
- ⇒ Le périmètre comporte quelques objets avec une valeur patrimoniale impliquant un maintien (le temple, l'église, les ensembles « Cité Golf » et « Clair Printemps » au chemin de la Traille) alors qu'une majorité de bâtiments entrent dans une phase de leur cycle de vie où il est possible d'imaginer un renouvellement.
- ⇒ Le secteur comporte un « centre » présentant une mixité fonctionnelle relative, composé de quelques petits commerces et services. Un nombre important d'équipements est présent à proximité de ce centre. Il est à relever l'absence d'un magasin d'alimentation d'importance (en plus des petits commerces d'alimentation déjà présents) et le peu de surfaces d'activités ou de services.
- ⇒ La valeur d'usage des espaces publics est globalement faible et relativement inégale selon les espaces qui composent le périmètre. Elle a est à mettre sur le compte de la vétusté des espaces publics, de leur caractère fortement routier, des fréquents « effets de coupure », de l'absence d'espace public majeur, de la carence d'aménités (bancs, points d'eau, etc.) ainsi que du « rapport à la rue » problématique de nombreux bâtiments (écrans végétaux, abondant stationnement de surface, etc.).
- ⇒ La maîtrise foncière communale importante des espaces publics du domaine public communal contraste avec l'absence complète de maîtrise du domaine privé. Ce constat pose la Commune en « porteuse de projets d'espaces publics » et en « facilitatrice & et garante de la qualité » du renouvellement du tissu bâti (bâtiments et espaces libres).
- ⇒ Du point de vue du foncier privé, la présence importante de PPE dans 3 sous-secteurs est un facteur de blocage à anticiper ; au contraire, la maîtrise foncière d'acteurs institutionnels (privés ou de droit public) dans 3 autres sous-secteurs est un facteur d'impulsion à considérer.
- ⇒ La forte présence de servitudes et le risque d'accidents majeurs sur la route de Chancy (OPAM) constituent des potentiels de blocage importants. La forte exposition au bruit routier diurne et nocturne de certains bâtiments pose un problème de santé publique pour les habitants du secteur.

PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT

- ⇒ Le secteur s'inscrit entre des éléments majeurs de l'infrastructure écologique que sont les vallons du Rhône et de l'Aire, les parcs et les cordons boisés.
- ⇒ Les trames arborées orthogonales en lien étroit avec les bâtiments contrastent avec les structures plus libres des zones villas périphériques.
- ⇒ Les plantations du périmètre sont quasi exclusivement issues des opérations de construction des années 60 à 70, caractérisées par des essences typiques de cette période (érables, bouleaux, peupliers, charmes, acacias) et par une optique fonctionnelle.
- ⇒ Le périmètre est composé d'espaces verts privés, liés aux habitats collectifs, en majorité fermés au public et n'offrant que très peu de valeur d'usage ; un square sur fonds privé avec servitude d'usage public constitue le seul espace vert collectif du périmètre.
- ⇒ Le périmètre est principalement structuré par deux rues (route de Loëx et chemin François-Chavaz), elles-mêmes connectées à des entités paysagères majeures et convergeant vers la place des Deux-Églises.
- ⇒ Les espaces libres, à forte dominance de pelouses intensives en pied d'immeubles n'offrent que très rarement des espaces d'intimité, de rencontre, de jeux ou même de promotion de la biodiversité.
- ⇒ Le quartier offre en moyenne près de 50% de surfaces en pleine terre. Cette ressource doit être préservée dans le cadre de futurs aménagements.
- ⇒ Présence d'un périmètre de consultation OPAM sur la route de Chancy.
- ⇒ Forte exposition au bruit routier diurne et nocturne des bâtiments en front de route de Chancy, avenue du Bois-de-la-Chapelle, rue des Bossons et, potentiellement route de Loëx ; problème de santé publique pour les habitants du secteur et contrainte forte en cas de redéveloppement du bâti.
- ⇒ Réseau d'écopoints présentant des secteurs sans couverture à moins de 150 m.
- ⇒ Pas évaluation de la qualité de l'air effectuée à ce stade.
- ⇒ Prendre en compte les enjeux liés à la protection des sols et aux substances dangereuses dans les phases ultérieures.

MOBILITÉ

- ⇒ Du point de vue fonctionnel, les aménagements actuels en faveur des mobilités douces sont satisfaisants et répondent aux besoins actuels (contexte, équipements publics et sportifs, etc.) ; le chemin François-Chavaz présente des lacunes importantes, étant donné qu'il s'agit d'un axe direct entre le centre sportif et le tram.
- ⇒ Le réseau piéton est à améliorer (maille piétonne à renforcer, gabarits à ajuster), de même que le réseau cyclable (route de Loëx notamment).
- ⇒ La desserte en transports en commun du secteur est très satisfaisante. L'ensemble du périmètre se situe à moins de 300 m d'un arrêt de transports en commun. Les caractéristiques des lignes actuelles sont adaptées au contexte local.
- ⇒ Le schéma de circulation à l'intérieur du secteur pose des questions sur la lisibilité et le fonctionnement de certaines mesures (p.ex. plan des voies au niveau rue des Bossons/ avenue du Bois-de-la-Chapelle).
- ⇒ Un fort trafic est identifié sur les axes à sens unique. Les charges de la partie de la route de Loëx qui appartient au réseau de quartier ne correspondent pas à la fonction prévue et sont générées par des automobilistes qui cherchent à contourner la route de Chancy.
- ⇒ Le volume important de places de stationnement en surface consolide le caractère routier du secteur, notamment au droit des centralités comme la place des Deux-Églises.

ENJEUX CLÉS

- ⇒ Intégrer et affiner les intentions de planification structurantes adoptée (PDCom 2014 et Plan Directeur Cantonal 2030).
- ⇒ Prendre en compte les secteurs de blocage fonciers (type PPE) et les secteurs avec un plus fort potentiel de mutabilité (propriétés de personnes morales).
- ⇒ Préserver, voire renforcer, les éléments d'identité du quartier déjà présents (trame orthogonale, généreux espaces verts, certains bâtiments avec une valeur patrimoniale, caractère populaire, centralité vivante, quoique minimale, proximité du Vieux-Village) tout en impulsant un renouvellement urbain fondé sur des principes adaptés à chaque sous-secteur du périmètre d'image directrice.
- ⇒ Renforcer le caractère de centralité (développement des rez-de-chaussée actifs, redéfinition des seuils, en tant qu'espaces d'interface entre le bâti et la rue), prévoir de nouveaux équipements ou autres attracteurs, etc.) tout en anticipant l'impact social.
- ⇒ Concerter la population résidente et les propriétaires du secteur, chercher une adhésion au projet de requalification des espaces publics, d'activation du centre et de renouvellement du tissu bti ; identifier les points de dissensus et apporter des réponses.
- ⇒ Anticiper et désamorcer les servitudes blocantes : effectuer un relevé systématique des servitudes pour désamorcer les potentiels blocages.
- ⇒ Éviter d'implanter dans le périmètre de consultation OPAM de la route de Chancy un établissement sensible ou annexe d'un tel établissement.
- ⇒ Remédier au problème du bruit routier : considérer des mesures de réduction du bruit de type revêtement phonosorbant ou réduction des vitesses de 50 à 30 km/h.
- ⇒ Compléter le maillage d'écopoints.
- ⇒ Réaliser une évaluation de la qualité de l'air le moment venu.
- ⇒ Intégrer les résultats du CET communal en cours de finalisation.
- ⇒ Maintenir et développer l'infrastructure écologique sur une trame nord-sud en s'appuyant sur les éléments naturels existants identifiés par la stratégie communale biodiversité, en priorité sur l'axe majeur chemin François-Chavaz – chemin Gustave-Rochette.
- ⇒ Améliorer les qualités paysagères des différents espaces publics / espaces collectifs privés composant le secteur en s'appuyant notamment sur les ressources existantes (arborisation, pleine terre).
- ⇒ Promouvoir un caractère plus ouvert, accessible et collectif, une plus haute valeur d'usage, des îlots de fraîcheur et une plus grande biodiversité dans les espaces collectifs sur fonds privés.
- ⇒ Améliorer la connectivité, l'attractivité et l'accessibilité universelle du réseau de mobilité douce en prévision du développement du secteur.
- ⇒ Anticiper le passage d'une ligne de TC renforcée sur l'axe route de Loëx, rue des Bossons, avenue du Bois-de-la-Chapelle en termes de gabarit, de fonctions, de qualités paysagères et du rapport au bâti.
- ⇒ Reconfigurer le schéma et les régimes de circulation dans une perspective d'apaisement propice à l'attractivité des espaces publics ; mettre en place des mesures ciblées visant à faire correspondre les charges de trafic à la hiérarchie du réseau ainsi qu'à limiter les nuisances sonores, en prenant en compte, notamment, les problématiques d'accès au parc des Evaux.
- ⇒ Repenser la question du stationnement, tant sur fonds public que privé, en termes d'usages et besoins des résidents, d'offre exigée par le Canton, de type d'aménagement (surface, souterrain, en silo), mais aussi et surtout de potentiel de mutualisation, d'impact sur les ressources de pleine-terre et de qualités des espaces publics / collectifs.
- ⇒ Concevoir le renouvellement du tissu urbain du secteur comme une opportunité d'améliorer fortement les performances énergétiques du bâti.

IMAGE DIRECTRICE : PRINCIPES ET ILLUSTRATIONS

Ce chapitre propose des réponses aux enjeux-clés identifiés précédemment par la proposition de principes d'évolution, formalisés dans une image directrice.

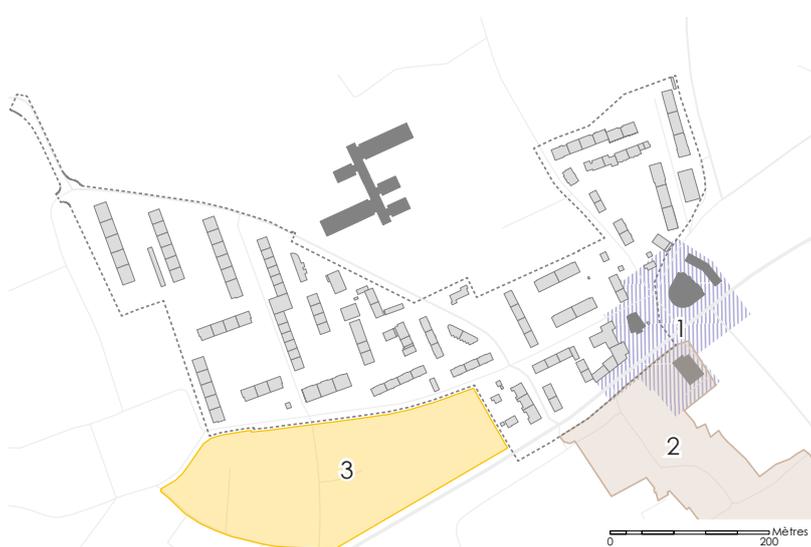
Un test de viabilité d'un développement du secteur est effectué sous la forme d'une analyse quantitative.

PÉRIMÈTRES ET SOUS-PÉRIMÈTRES



PÉRIMÈTRE « REPÈRE »

Périmètre de la zone 4B existante utilisé comme repère dans le cadre de l'état des lieux et du diagnostic (cohérence historique, spatiale et fonctionnelle).



PLANIFICATIONS STRUCTURANTES

1. Le réaménagement de la place des Deux Églises.
2. La préservation et mise en valeur du Vieux-Village d'Onex (plan de site en cours).
3. Le développement d'un nouveau quartier par MZ sur le secteur situé au nord-ouest de la route de Chancy (Plan guide de la zone de villas).



4. L'axe structurant de la route de Chancy.
5. Le tracé de la future ligne de transports collectifs à destination de Cressy, puis du Grand Projet Bernex.
6. Le corridor biologique et aménagements de mobilité douce à créer sur le chemin François-Chavaz.

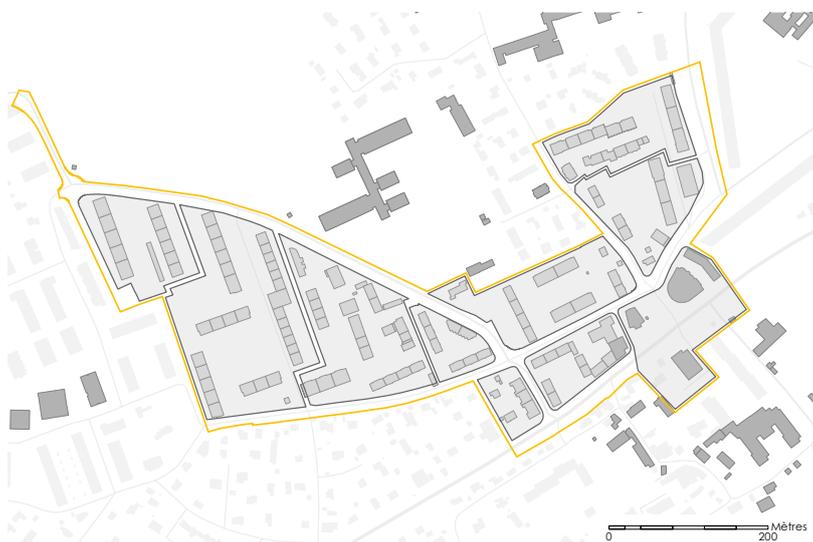
SECTEUR PRIORITAIRE

Définition du secteur prioritaire de l'image directrice par adaptation du « périmètre repère » pour intégrer les espaces et tracés structurants, ainsi que les franges en prise directe avec les secteurs voués à muter.



SOUS-PÉRIMÈTRES

Identification de 10 sous-périmètres de réflexion présentant chacun une cohérence et des enjeux propres.

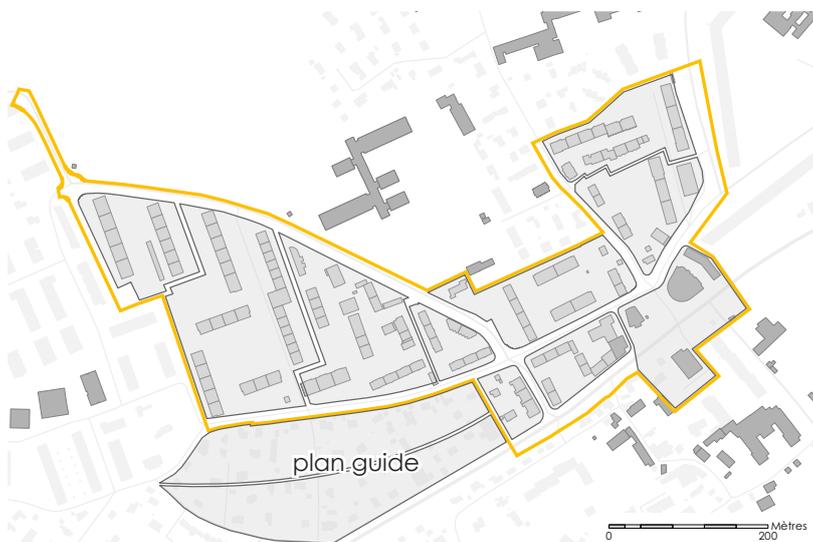


SECTEUR POUR L'ANALYSE QUANTITATIVE

En vue d'anticiper l'impact d'une densification du secteur en termes :

- De surfaces brutes de plancher (SBP) et d'habitants supplémentaires.
- D'évolution des charges de trafic.
- De besoins supplémentaires en stationnement.
- De capacité des transports collectifs et d'équipements publics.

10 sous-périmètres ont été définis à l'intérieur du périmètre. Les 2 secteurs issus du plan guide complètent l'analyse pour information.



LEVIERS

Vides

Trottoirs

Connectivité / densité du réseau de cheminements

Places

Requalification / hiérarchie / usages / accessibilité

Espaces collectifs

Attractivité / nature en ville / qualités environnementales

Réseau routier et stationnement

Réorganisation / redimensionnement

Pleins

Bâti
> rez-de-chaussée

Rapport du bâti à la rue

Programmation / aménagement des rez / activités

Bâti > étages

Renouvellement et densification du tissu bâti

Amélioration des performances énergétiques et de l'habitabilité

Processus

Résidents & associations

Développement d'un imaginaire collectif grâce à un processus de concertation élargie

Propriétaires

Concertation prioritaire du « projet horizontal » (espaces publics / collectifs)

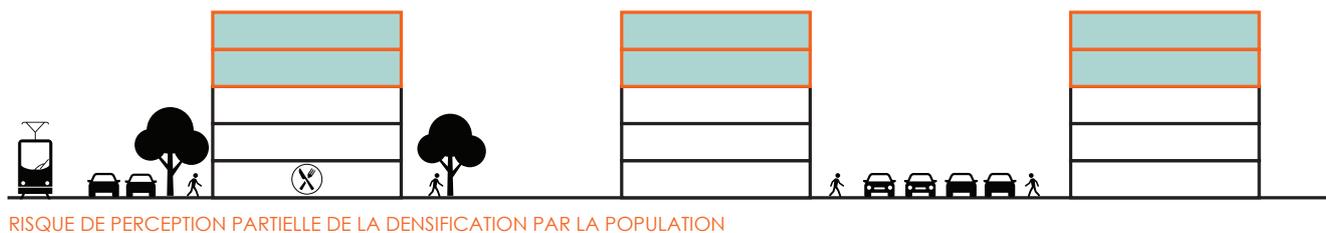
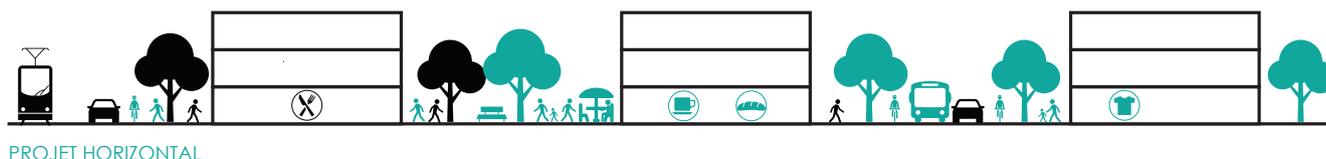
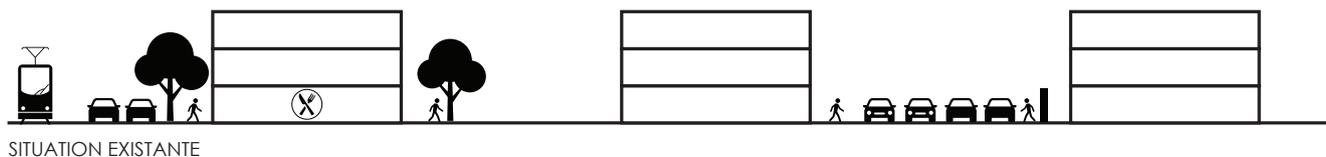
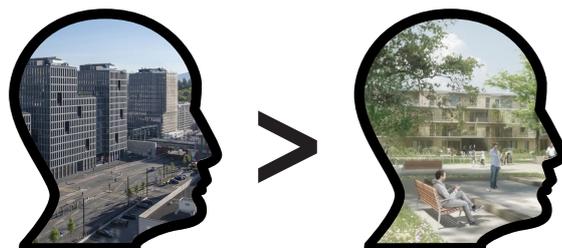
Collectivités publiques

Identification des attentes, des points des dissensus, des « enjeux oubliés », etc.

Développement d'une image directrice à caractère évolutif

Illustration des leviers de processus

- ⇒ Mettre en place un processus de concertation adapté afin d'impliquer les propriétaires, résident.e.s et usager.ère.s.
- ⇒ Présenter et discuter l'image directrice « technique et politique », l'enrichir et l'affiner dans le cadre de la concertation.



RENOUVELER ET DENSIFIER LE TISSU BÂTI



MUTABILITÉ DU BÂTI

Dans le diagnostic, identification de trois grandes catégories de bâtiments :

-  Majorité de bâtiments construits dans les années 1950-1970 sans valeur patrimoniale et de peu de valeur architecturale ou urbanistique.
-  Deux ensembles de logements et deux lieux de culte avec valeur patrimoniale.
-  Constructions récentes.

Grande mutabilité du tissu bâti.



PRINCIPES

-  Démolition / reconstruction ou rénovation / surélévation pour la majorité des sous-périmètres.
-  Rénovation / surélévation des bâtiments uniquement dans le cas des ensembles du ch. de la Traille (« Cité Golf » et « Clair-Printemps »).
-  Préservation des équipements du secteur place des Deux Églises.



PRINCIPES

- ⇒ Maintien du principe historique d'implantation orthogonale.
- ⇒ Disposition autour de généreux espaces libres à dominante végétale.

GABARITS ACTUELS ET PLANIFIÉS

Entier du secteur avec des gabarits de 10 m, correspondant à des bâtiments de niveaux R+2.

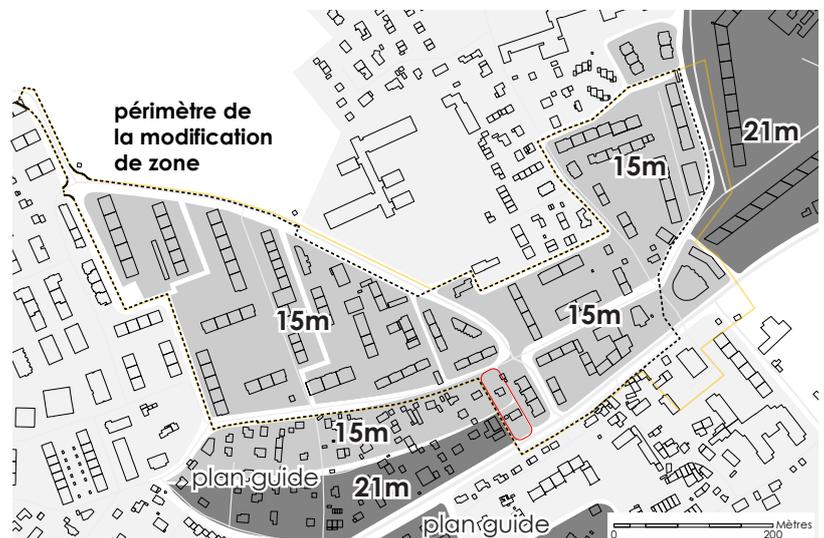
Pour rappel : zones 4B, 4BP et 5 > gabarit max 10 m à la corniche / zone 4A > max 15 m / zone 3 > max 21 m.

Plan guide de la zone villas prévoyant le déclassement en zone 3 et 4A de deux secteurs au nord de la route de Chancy.



PRINCIPES

- ⇒ Respect de la proximité du Vieux-Village.
- ⇒ Créer une transition avec les gabarits de la Cité d'Onex.
- ⇒ Inclure l'extrémité est du périmètre de la Dode.
- ⇒ Mise en cohérence avec les gabarits des secteurs alentours avec la création d'une zone de développement 4A.

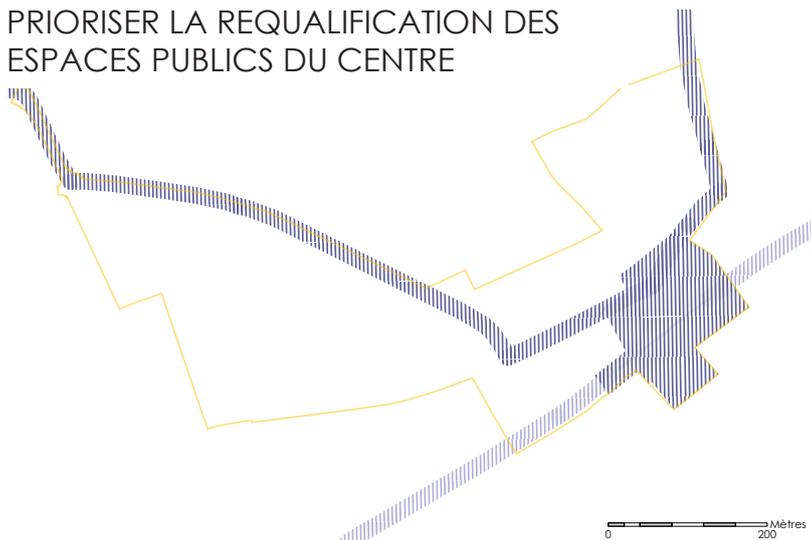


DÉCISION

Sur la base des éléments d'analyse de la présente étude, la Ville d'Onex a pris la décision de lancer une procédure de MZ sur l'ensemble du périmètre en vue d'un déclassement en zone de développement 4A.

Deux parcelles situées à l'est du périmètre de la Dode, comportant des villas, ont été sorties du périmètre de la MZ. Leur déclassement interviendra ultérieurement dans le cadre de la MZ de la Dode.

PRIORISER LA REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS DU CENTRE



ESPACE PUBLICS

Illustration des planifications structurantes de l'espace public dans le périmètre.



DESTINATIONS

Destinations existantes en termes de commerces, de restaurants ou équipements.



ZONE PRIORITAIRE DE CENTRE

- ⇒ Délimiter une « zone prioritaire de centre ».
- ⇒ Y requalifier l'ensemble des espaces publics en établissant des priorités.

PRINCIPE

- ⇒ Dans la zone prioritaire de centre, déterminer une hiérarchie des espaces publics à caractère central : majeurs / intermédiaires / petits espaces d'accroche.



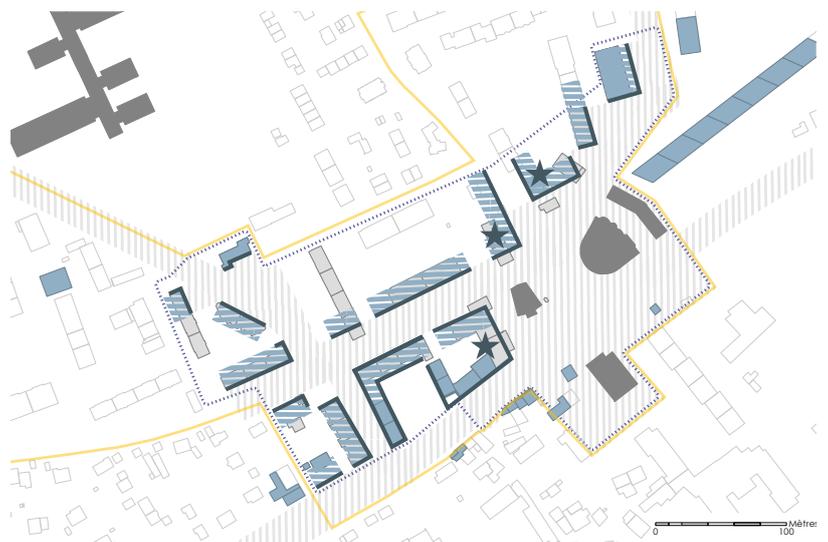
PRINCIPE

- ⇒ Mettre plus fortement en réseau les centralités à l'échelle du piéton par le biais d'espaces publics requalifiés, de grande qualité, notamment de trottoirs.



PRINCIPES

- ⇒ Déterminer et demander des fronts bâtis structurants et rez-de-chaussée actifs dans la zone de centre.
- ⇒ Encourager l'augmentation du nombre de destinations, en priorité des commerces et des restaurants, mais aussi des services.
- ⇒ Explorer la possibilité d'un attracteur fort (équipement public ou privé).
- ⇒ Évaluer la localisation stratégique de nouveaux équipements publics communaux.



RÉAMÉNAGER LES REZ-DE-CHAUSSÉE DU CENTRE



Les rez-de-chaussée sont un élément central de la qualité, de la vitalité et de l'attractivité d'un centre-ville.

L'exemple des rez commerciaux présents sur la route de Chancy est disséqué pour en extraire des principes à la fois simples et structurants.



⇒ Assurer une continuité des rez-de-chaussée actifs.



⇒ Garantir une relation directe du rez-de-chaussée avec la rue.

⇒ Proscrire les espaces tampons (petits espaces de pelouses, stationnement, etc.) et les décrochements de niveau positifs comme négatifs.

⇒ Accompagner les futurs promoteurs pour trouver des solutions de réduction / mutualisation des stationnements légalement exigés.



⇒ Exiger une transparence importante des rez-de-chaussée, même dans le cas d'activités de bureau ou de locaux communs (buanderie, local poussette, etc.).

⇒ Proscrire les façades borgnes.

- ⇒ Favoriser les surfaces commerciales de plus petite taille plus propices aux commerces de proximité.
- ⇒ Encourager les entrées individuelles en lien direct avec la rue.
- ⇒ Éviter les « mini centres commerciaux » avec entrées donnant sur un espace de circulation intérieur.



- ⇒ Privilégier les commerces par rapport à d'autres types d'activités de type bureau.
- ⇒ Encourager une offre diversifiée.
- ⇒ Promouvoir des espaces à dominantes sociales et locales.



- ⇒ Garantir l'accessibilité PMR de l'ensemble des rez-de-chaussée recevant du public.
- ⇒ Évaluer l'opportunité d'acquisition de rez-de-chaussée par la Commune en vue de soutenir des initiatives locales originales à vocation collective (p.ex. ressourcerie, café social, etc.).
- ⇒ Développer des réflexions sur l'intégration « d'attracteurs » de type équipements publics (voire privés).



REQUALIFIER LES ESPACES DE PLACES DU CENTRE



1. ESPACES PUBLICS MAJEURS (PLACE DES DEUX-ÉGLISES)

- Échelle de la ville, espace qui confère une identité régionale.
- Multifonctionnalité dont possibilité de rassemblements, d'événements hebdomadaires (type marché) ou annuels (événements festifs ponctuels).
- Caractère paysager en dialogue entre le minéral et le végétal.
- Animations des franges par les rez (terrasses de café, commerces, etc.).
- Lieu de rencontre et de partage où prennent place les usages sociaux quotidiens (s'asseoir, regarder passer les gens, discuter, manger, etc.) et ludiques (enfants, ados).
- Déambulation libre (ligne de désir peu contrainte), caractère ouvert.
- Mobilier fonctionnel, stationnement vélo, etc.



2. PLACE SECONDAIRE / PETIT PARC

- Échelle du quartier.
- Lieu de rencontre et de partage où prennent place les usages sociaux quotidiens (s'asseoir, regarder passer les gens, discuter, manger, etc.) et ludiques (enfants, ados).
- Déambulation libre (ligne de désir peu contrainte), caractère ouvert.
- Mobilier fonctionnel, stationnement vélo, etc.
- Diversification de l'offre en espaces publics.
- Point de connexion entre plusieurs espaces du quartier.



3. PLACETTE, PETIT ESPACE DE SÉJOUR

- Échelle du bâti qui entoure cet espace, caractère plus intime.
- Lieu de rencontre et de partage où prennent place les usages sociaux quotidiens (s'asseoir, regarder passer les gens, discuter, manger, etc.).
- Espace qui renforce l'appropriation des pieds d'immeuble par leurs résidents.
- Secteur de « micro-transition » sur certaines intersections. Favorisation de la biodiversité, limitation de l'effet d'îlot de chaleur, degré de perméabilité des sols.

- ⇒ Requalifier les espaces publics à caractère de centralité.
- ⇒ Exiger des fonctions et des caractères distincts en fonction d'une hiérarchie claire entre ces espaces.
- ⇒ Pour tous ces espaces, prendre en compte les potentiels d'activités dans les rez-de-chaussée attenants, favoriser la biodiversité, limiter l'effet d'îlot de chaleur et maximiser la perméabilité des sols.
- ⇒ Éventuellement, décliner les éléments à caractère identitaire du projet de requalification de la place des Deux-Eglises dans les places secondaires et les placettes.
- ⇒ Prendre en compte les principes articulés au chapitre suivant « requalifier les espaces collectifs sur fonds privé ».

REQUALIFIER LES TROTTOIRS ET ESPACES DE SEUIL DU CENTRE

Une priorité doit être accordée à la réalisation de trottoirs, intégrant les espaces de seuil sur fonds privé, avec un gabarit confortable permettant une multiplicité des fonctions et des usages avec des aménagements de qualités. De manière à préserver une clarté et une lisibilité de ces espaces, ainsi qu'une relation forte entre le bâti et la rue, il est proposé de développer des « trottoirs en triptyques ». Chaque trottoir comprend simultanément trois espaces distincts dont les caractéristiques sont résumées comme suit :

1. SEUIL SOCIAL ET COMMERCIAL



Espace d'interface entre le pied d'immeuble et le trottoir où sont à privilégier les usages sociaux et commerciaux directement en lien avec les activités au rez-de-chaussée. La relation au bâtiment est « directe », sans espace tampon.

Fonctions à privilégier par ordre d'importance :

- terrasse de café, de restaurant
- présentoirs des commerces, etc.
- bancs
- aménagements paysagers ponctuels garantissant une transparence du regard

2. ESPACE DE CIRCULATION PIÉTONNE



Espace entièrement libre d'encombrement sur l'entier d'un gabarit large et confortable permettant à 3 personnes de cheminer de front. Les revêtements de sol sont praticables, antidérapants pour garantir le cheminement des PMR.

- cheminement des piétons

3. BANDE MULTIFONCTIONNELLE



Espace en lien avec la chaussée permettant de localiser les « fonctions nécessaires » de l'espace public et d'offrir des aménagements paysagers de qualité. Le caractère plus fonctionnel que social est assumé, cet espace étant directement en prise avec les nuisances de la chaussée (bruit, danger, pollution).

- aménagements paysagers avec pour fonctions de réduire les effets d'îlots de chaleur (p.ex alignement d'arbres) et/ou de gérer les eaux pluviales à ciel ouvert (type noue plantée, tranchée de Stockholm, etc.)
- stationnements des vélos
- mobilier : bancs, points d'eau, panneaux publicitaires, poubelles, écopoints, etc.
- stationnements pour les livraisons.
- Stationnement ponctuel pour les 2-roues motorisés et voitures



bande multifonctionnelle
2,00 - 3,00 m

espace de circulation piétonne
2,50 - 3,00 m

seuil social et commercial
1,00 - 5,00 m

PRINCIPES COMPLÉMENTAIRES :

- ⇒ Le gabarit total pour deux trottoirs et une chaussée de 6 m équivaut au minimum à 17 m et à 28 m au maximum. Ces gabarits s'appliquent tant au point le plus serré entre les façades du chemin de l'Auberge (18 m), qu'entre les façades plus distantes de la route de Loëx (24 m).
- ⇒ En zone de rencontre sur la route de Loëx, maintenir le seuil, l'espace de cheminement et imprimer un caractère plus social et paysager à la bande multifonctionnelle ; y garantir une plus grande liberté de mouvement.
- ⇒ Au droit de la place des Deux Églises, la configuration de trottoirs en triptyque s'interrompt pour laisser libre champ au projet de place.
- ⇒ Hors zone 30 km/h, la bande multifonctionnelle peut devenir un espace pour une piste cyclable.
- ⇒ Proscrire les décrochements positifs ou négatifs entre le niveau du rez-de-chaussée et le niveau du trottoir.
- ⇒ Apporter une attention particulière à l'éclairage ; considérer la réalisation d'une étude d'ensemble pour le centre et ses abords en amont de toutes réalisations (dimensions fonctionnelles, ambiances, besoins des PMR, etc.).

Ce travail sur la requalification des trottoirs est essentiel à la mise en réseau des centralités à caractère social identifiées par les cercles sur les schémas ci-contre.



secteurs de requalification en trottoirs triptyques

REQUALIFIER LES ESPACES COLLECTIFS SUR FONDS PRIVÉ



Voie verte - Genève

AMÉLIORER LA PERMÉABILITÉ (HUMAINS+FAUNE)

- ⇒ Créer de nouvelles connexions avec les quartiers environnants au sein de ces espaces collectifs, tout en diversifiant la matérialité des cheminements selon les secteurs parcourus.
- ⇒ Porter une attention particulière à leur accessibilité universelle des cheminements.
- ⇒ Garantir 100% de perméabilité pour la petite et moyenne faune (cf. directive cantonale en cours d'élaboration).



Éco quartier Heudelet 26 - Dijon

DIVERSIFIER LES MILIEUX NATURELS

- ⇒ Augmenter la biodiversité par la création de nouveaux espaces naturels (gestion différenciée des prairies, gazons fleuris, massifs plantés, etc.).
- ⇒ En collaboration avec l'OCAN, évaluer le besoin et la pertinence de développer les 4 typologies de milieux en visant la diversité et la complémentarité des milieux selon le diagnostic : milieux herbacés, milieux arbustifs, milieux arborés, milieux humides.
- ⇒ Les cortèges floristiques et faunistiques déjà présents renseignent sur la nature du sol, l'histoire du site et sur les pratiques de gestion de la végétation.



Île aux volcans - Montréal

AMÉLIORER LA VALEUR D'USAGE DES ESPACES LIBRES

- ⇒ Offrir aux habitants de nouvelles placettes et espaces de rencontres au sein du tissu bâti et en lien avec le futur réseau de placettes et places du centre. Support privilégié pour la pratique d'activités de loisir, d'exercice physique et de délasserment, ils forment également des espaces de rencontre et de convivialité.
- ⇒ Imaginer de nouveaux pôles d'attractivités et recréer un dynamisme autour des grands immeubles, notamment par la mise en place de nouveaux potagers urbains, d'événements, d'espaces de jeux intergénérationnels, etc.
- ⇒ Réinventer l'offre en jeux pour les enfants en proposant de nouveaux espaces d'appropriations au cœur d'un milieu ouvert, sécuritaire et attractif.

MAXIMISER LA PLEINE-TERRE ET LES SOLS NATURELS

- ⇒ Pour les espaces libres des futures réalisations, prendre comme valeur-cible 45% minimum de sols en pleine terre ; viser la préservation des sols naturels existants.
- ⇒ Compléter la surface conservée pour atteindre au minimum 40 % de sol en pleine terre sur l'ensemble d'un périmètre donné.
- ⇒ Atteindre un maximum de 10 % du périmètre du projet composé de revêtements imperméables (hors bâtiments).



Abbaye du Valasse - France

CONSOLIDER L'ARBORISATION ET LIMITER LES EFFETS D'ÎLOT DE CHALEUR

- ⇒ Préserver autant que possible l'arborisation existante, et 100% des arbres biotopes et remarquables.
- ⇒ Viser un taux de canopée de 30%.
- ⇒ Garantir une mixité de tailles (1re, 2e ou 3e grandeur).
- ⇒ Viser 80 % d'essences indigènes et/ou adaptées au réchauffement climatique et/ou défini par les services écosystémiques attendus.



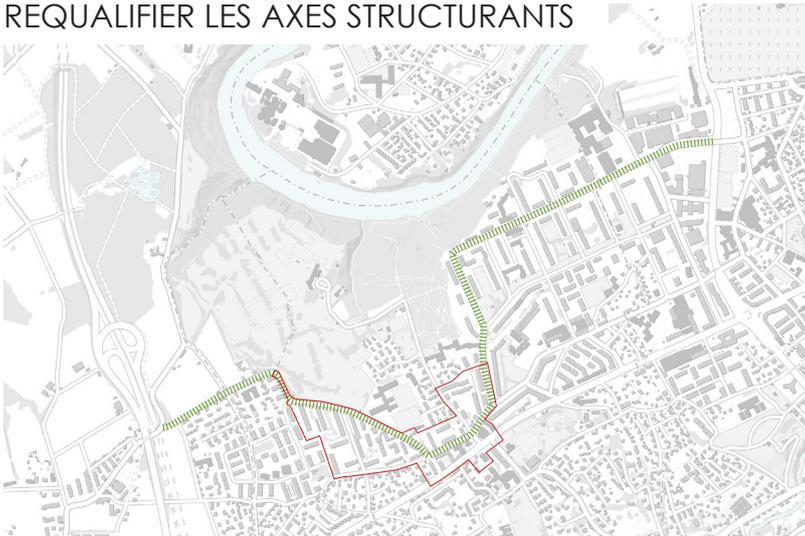
Parc Gustave et Léonard Hentsch - Genève

AUTRES PRINCIPES-CLÉS

- ⇒ Préserver les vues sur le grand-paysage.
- ⇒ Prendre en compte les objectifs cantonaux de renforcement de la trame noire en limitant les émissions lumineuses.
- ⇒ Évaluer le besoin et la pertinence de développer des micro-habitats (liste non exhaustive : murs de pierres, quilles et souches, tas de branches, de bois empilés, tas de pierres, hôtels à insectes, nichoirs, plantes grimpanes indigènes, gabions, etc.).
- ⇒ Développer des potagers en remplacement des surfaces de gazons intensifs ou des surfaces imperméables (y compris en toitures) ; jamais au détriment d'autres milieux favorables pour la biodiversité.

- ⇒ Créer de nouveaux espaces publics en lien avec les bâtiments à proximité afin d'augmenter la qualité du cadre de vie des habitants. Offrir des espaces ouverts sur les appartements pour augmenter la qualité du cadre de vie.
- ⇒ Tisser des liens entre les différentes fonctions (consommer, se rencontrer, se divertir...).

REQUALIFIER LES AXES STRUCTURANTS



- ⇒ Inscrire le futur tracé d'une ligne de TC renforcée dans une logique d'aménagement de boulevard urbain paysager déjà présent sur l'avenue des Grandes-Communes, tout en visant une qualité supérieure à celle des aménagements présents sur cet axe.



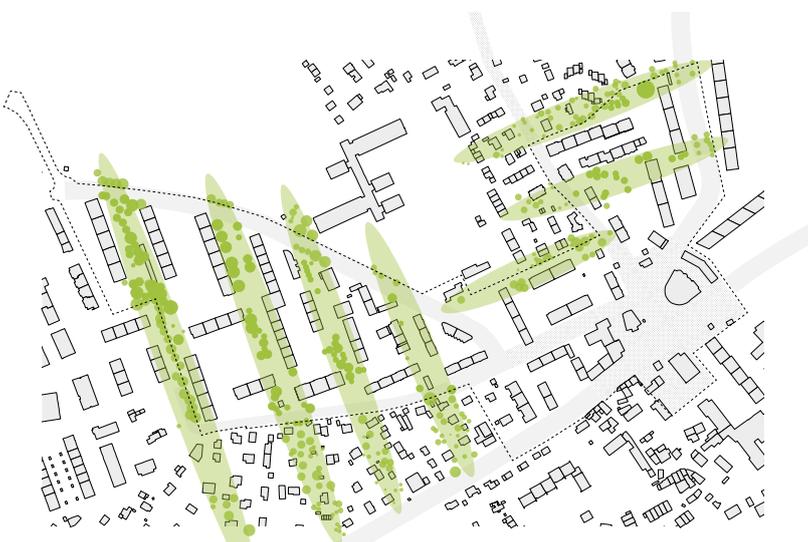
- ⇒ Requalifier les axes principaux jouant le rôle de liaisons entre le tissu bâti et le centre d'Onex.
- ⇒ Nécessiter de maintenir, de renouveler et d'augmenter la trame arborée de manière à ce qu'elle puisse participer et distribuer les axes de mobilité.
- ⇒ Reconsidérer la nouvelle prise en compte des fonctions de l'arbre dans l'espace public.



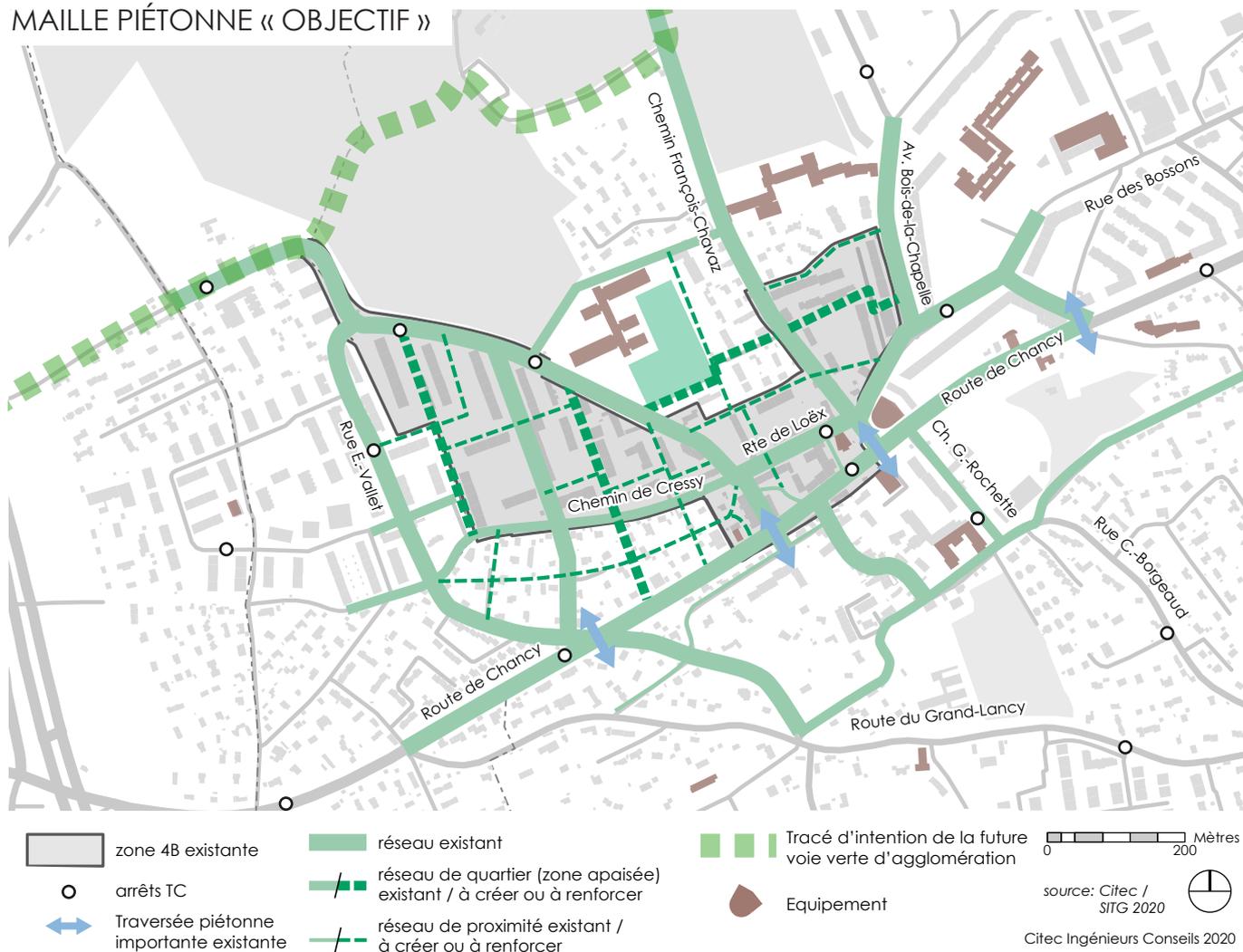
- ⇒ Valoriser et diversifier les trames vertes situées sur les axes principaux créant ainsi des connexions entre la place centrale et les entités paysagères majeures environnantes.
- ⇒ Créer un réseau primaire d'espaces publics structurants et orientés vers le nouveau centre urbain.
- ⇒ Convertir des espaces vides, improductifs et de stationnements en un lieu vivant, agréable dont on peut profiter

AMÉLIORER LE RÉSEAU DE CHEMINEMENTS

- ⇒ À l'ouest, créer de nouveaux cheminements transversaux afin d'augmenter la perméabilité au cœur des grands ensembles et de compléter le réseau à l'échelle du quartier.
- ⇒ Affecter ces cheminements uniquement aux mobilités douces.
- ⇒ Améliorer l'accueil des usagers en favorisant l'ombrage, du mobilier et associant à la strate arborée, des strates complémentaires (buissonnantes, herbeuses...).
- ⇒ Compléter la trame arborée existant, qui est caractérisée par une trame domestique et de proximité, puisque liée totalement à l'habitat. Les intérêts et incidences pour la biodiversité sont cependant très peu présents.
- ⇒ Relier ce maillage de trames permet de mettre en relation les nouveaux secteurs de densification à leur contexte.
- ⇒ Répartir harmonieusement la couverture végétale arborée, pour être optimale.
- ⇒ Intégrer au maximum les arbres présents, et prévoir la végétalisation future en déterminant des espaces généreux.
- ⇒ S'appuyer sur la trame arborée existante en tant que composante essentielle du développement futur sur lequel il est nécessaire de se baser. Cette présence diffuse et continue des arbres dans le secteur doit être complétés, renouvelée dans le temps, en ménageant une pluralité de classes d'âges qui anticipe la relève et de manière à renforcer la biodiversité.



MAILLE PIÉTONNE « OBJECTIF »



Dans un contexte de développement du secteur, la maille piétonne doit être renforcée et complétée. La maille piétonne future proposée ici répond aux trois objectifs suivants :

- Compléter le réseau actuel de manière à s'approcher le plus possible d'une trame de 100 m.
- Renforcer la continuité et la lisibilité des axes nord-sud en rabattement sur le tram.
- Décloisonner le secteur d'urbanisation afin de garantir une perméabilité suffisante et améliorer l'accessibilité du lieu en particulier vers les arrêts TC et les pôles générateurs (écoles, espaces publics, etc.).

La configuration du réseau implique une structuration de la maille piétonne par des cheminements verticaux (nord-sud). Ainsi, il est recommandé de relier ces axes principaux par des cheminements transversaux pour améliorer l'accessibilité du secteur, notamment entre le chemin François-Chavaz et l'avenue Bois-de-la-Chapelle, entre la route de Loëx et le chemin François-Chavaz et à l'intérieur de l'îlot formé par la rue E.-Vallet et le chemin de la Traille. Les gabarits des aménagements destinés aux piétons doivent être adaptés à la fonction de l'axe et aux besoins du secteur.

PRINCIPES

- ⇒ Maille piétonne « objectif » d'une trame de 100 m.
- ⇒ Décloisonnement du secteur.
- ⇒ Axes nord-sud à améliorer pour permettre le rabattement vers les TC de la route de Chancy

FONCTIONS DE LA MAILLE PIÉTONNE



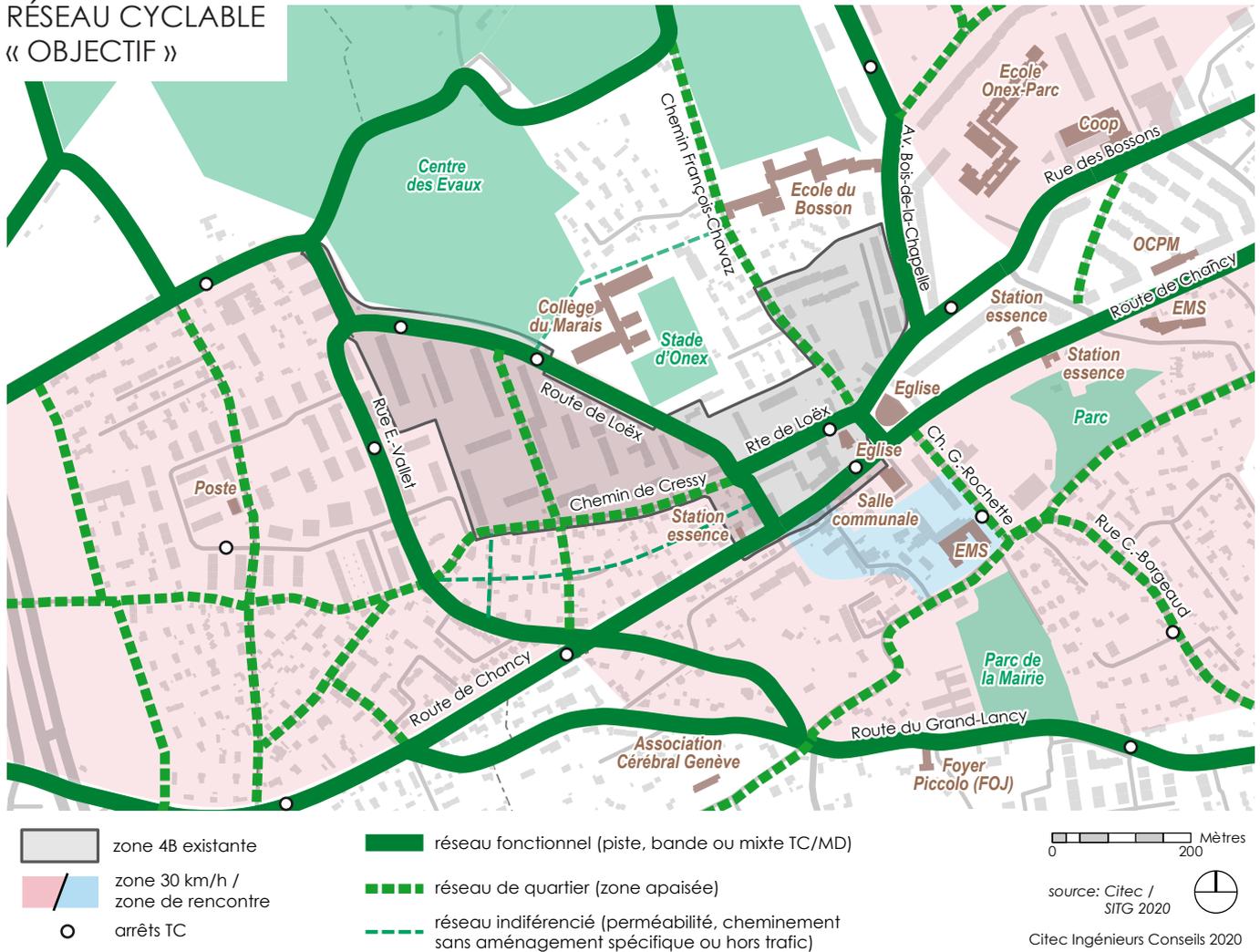
La maille piétonne est constituée de cheminements qui ont des fonctions différentes. Elle se structure autour de trois catégories d'axe : le réseau fonctionnel (direct, axes principaux), le réseau de quartier (à l'intérieur de la zone apaisée) et le réseau indifférencié (permet de décroiser le secteur). La fonction attribuée à chaque axe permet de définir les caractéristiques des types d'aménagement. Plus particulièrement, le chemin F.-Chavaz doit répondre à une fonction de liaison importante entre le centre sportif des Evaux et le tram (route de Chancy). La route de Löex a également une importance élevée dans le réseau piéton et doit assurer une accessibilité de qualité pour le collège du Marais et les futures urbanisations. Le centre d'Onex a toute son importance et constitue l'interface majeure (le « hub ») de la maille piétonne (Place des Deux-Églises et route de Löex). Un aménagement spécifique doit être prévu (piétonnisation de la place, modération de trafic de la traversée du centre, etc.).

D'autre part, une attention particulière doit être donnée aux traversées piétonnes sur la route de Chancy pour garantir des cheminements sécuritaires et permettre le lien avec la partie sud d'Onex.

PRINCIPES

- ⇒ Piétonnisation de la Place des Deux-Églises et apaisement de la traversée du centre d'Onex.
- ⇒ Mise en réseau des espaces publics par des aménagements MD de qualité.
- ⇒ Amélioration des traversées piétonnes sur la route de Chancy afin de garantir les liaisons nord-sud.

RÉSEAU CYCLABLE « OBJECTIF »

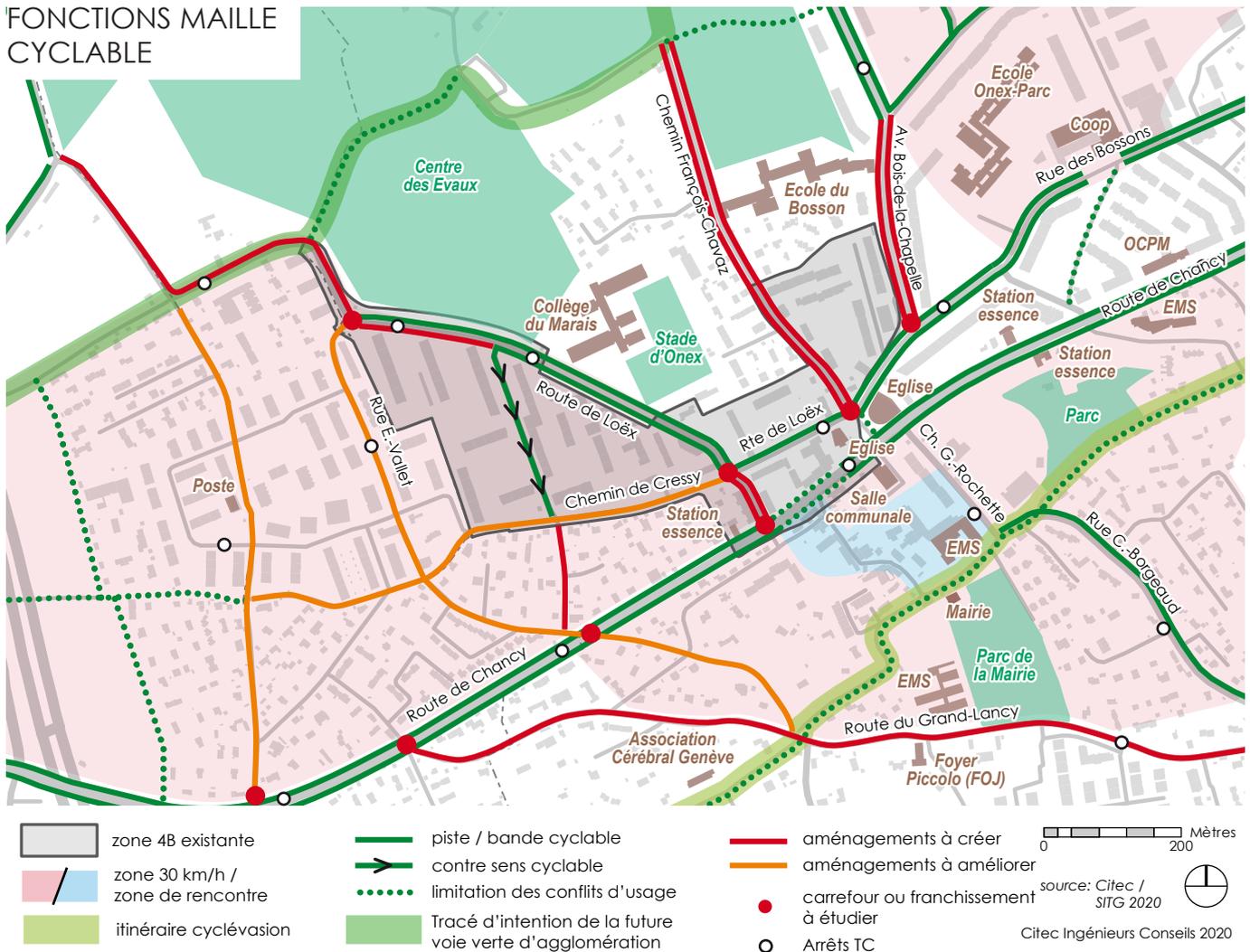


La création d'un réseau cyclable dense, direct et sécurisé est l'enjeu principal pour favoriser le report modal, et l'usage du vélo. Dans l'optique de modérer le trafic sur l'ensemble du périmètre d'étude, l'entier du réseau doit être circulaire pour les vélos (contresens à prévoir). Toutefois, certains axes sont à renforcer, notamment la route de Loëx, le chemin de Cressy, la rue E.-Vallet, le chemin F.-Chavaz et le chemin de Carabot. La maille cyclable doit impérativement être raccordée sur la route de Chancy qui est l'axe structurant, ainsi qu'à la future Voie-Verte Bernex-Bâtie. Des aménagements de qualité doivent être prévus au droit des débouchés sur ladite route. Les traversées doivent également être assurées de manière régulière pour garantir le lien avec la partie sud d'Onex. Il est important d'intégrer dans le réaménagement de la route de Loëx (ligne de TC renforcée) les aménagements destinés aux vélos.

PRINCIPES

- ⇒ Comblent les lacunes observées dans le diagnostic en reliant et complétant le réseau actuel.
- ⇒ Permettre la circulation des vélos sur l'ensemble des voiries, notamment par des contresens cyclables.
- ⇒ Favoriser le report modal et l'usage du vélo.

FONCTIONS MAILLE CYCLABLE



Plusieurs fonctions doivent être assurées par le futur réseau cyclable.

Le réseau fonctionnel permet d'assurer les liaisons directes et rapides, plutôt pour les besoins pendulaires ou longues distances.

La maille est complétée par le réseau de quartier (zone apaisée) en général sans aménagements spécifiques. Ce deuxième niveau permet de développer de manière importante la maille cyclable.

Le reste est complété par des cheminements mixtes (piétons, vélos) hors trafic et sans aménagements spécifiques.

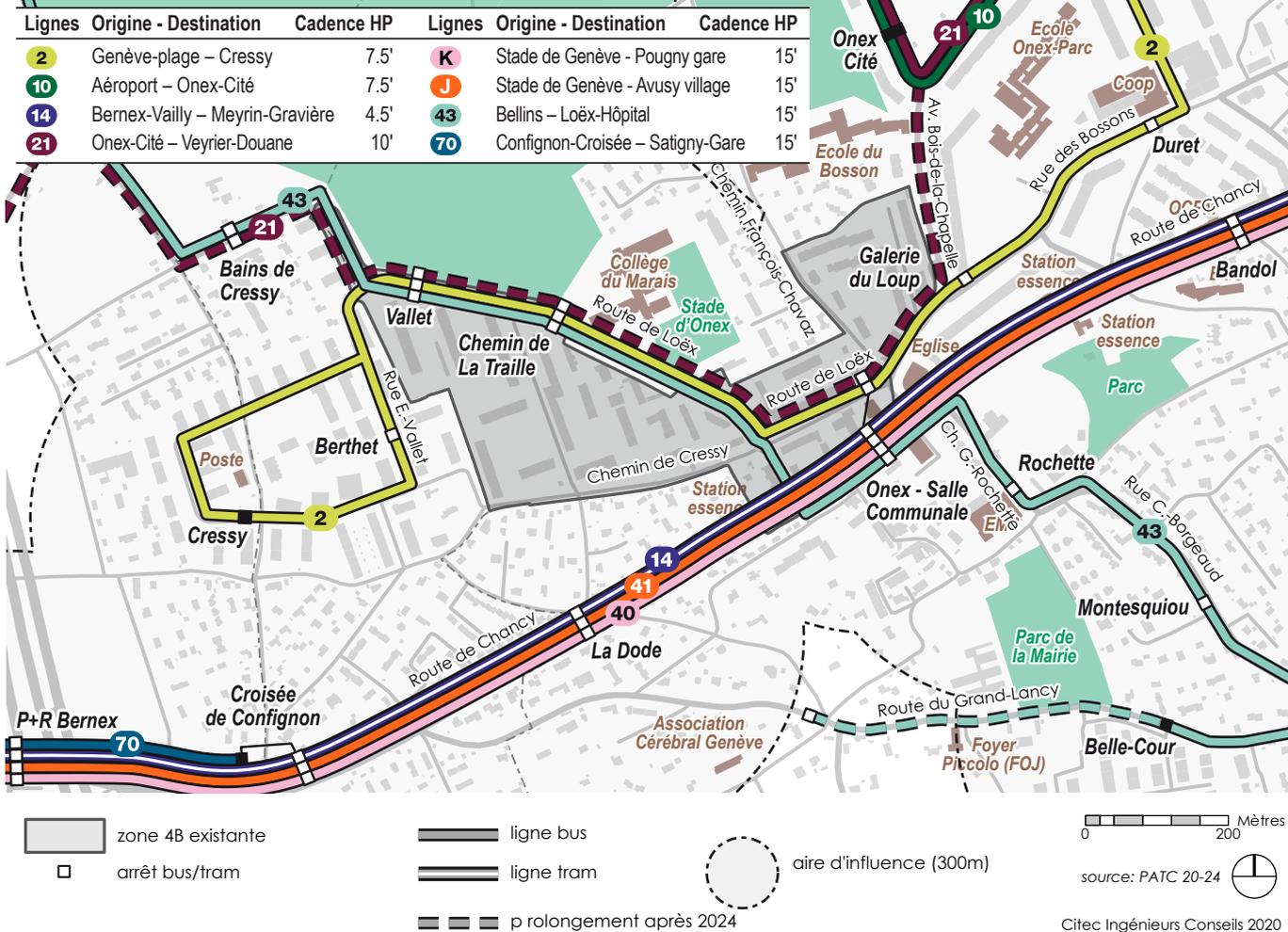
Les axes structurants et le réseau fonctionnel du périmètre d'étude doivent être aménagés par des pistes, bandes ou en mixité TC/vélos (en fonction du contexte). Ils seront empruntés par des volumes importants de vélos.

Les mixités piétons-vélos est à conditionner à la hiérarchie du réseau et à son contexte.

PRINCIPES

- ⇒ Développer le réseau cyclable en réalisant des aménagements dédiés.
- ⇒ Faire de la séparation des flux « la règle » et de la mixité « l'exception » sur les axes structurants et le réseau fonctionnel.
- ⇒ Développer la maille cyclable dans le réseau de quartier et permettre une mixité piétons et cycles sur des cheminements hors trafic dans les zones apaisées ; anticiper toutefois les conflits par des aménagements spécifiques.
- ⇒ Porter une attention particulière à l'amélioration de la mobilité douce sur le chemin François-Chavaz en tant que connexion au parc des Evaux et à la future voie verte depuis Onex-Centre.

RÉSEAU TC FUTUR – ENJEUX ET OBJECTIFS



Dans le périmètre d'étude, aucune nouvelle ligne n'est ajoutée, bien que la ligne 10 remplacera la ligne 19. La disposition change cependant avec la ligne 2 qui est prolongée jusqu'à Cressy. La ligne 21 aura les caractéristiques d'une ligne de TC renforcée et s'arrête dans un premier temps à Onex-Cité. Il est prévu de la prolonger jusqu'à Bernex en empruntant le futur boulevard des Abarois à l'horizon 2030 et au-delà. Ce prolongement de ligne interviendra dès la réalisation du franchissement de l'autoroute pour les bus. Le tracé de la future ligne de TC renforcée est prévu sur la route de Lœx, en passant par le centre d'Onex.

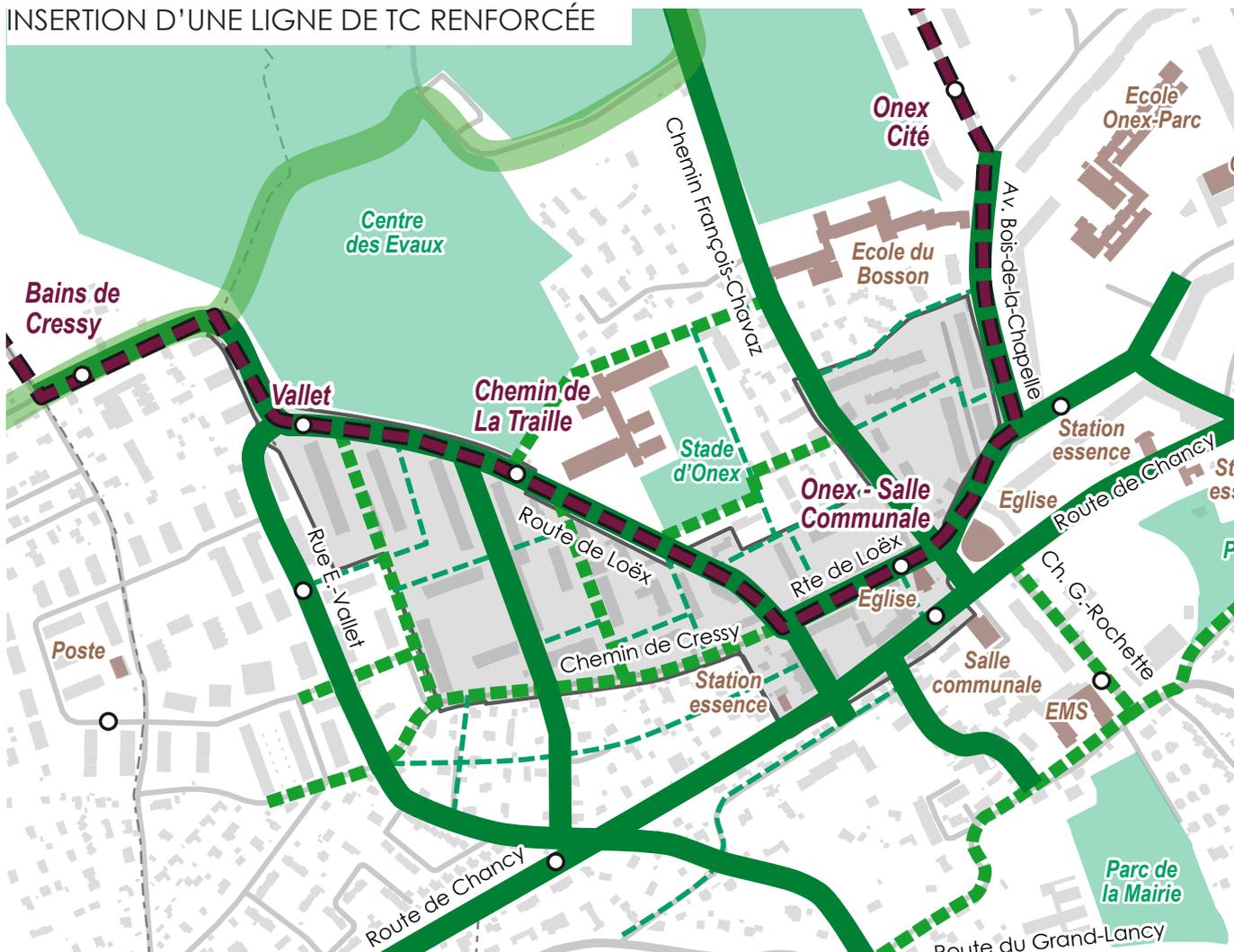
La ligne de tram 14 a été prolongée jusqu'à Bernex-Vailly (mise en service 2021). Pour la ligne 43, un prolongement est envisagé jusqu'au carrefour des six-chemins, pour un horizon temporel plus lointain (2025). Des réflexions sont actuellement en cours pour évaluer la faisabilité d'insérer une ou plusieurs lignes de bus sur la route du Grand-Lancy, dans l'optique de décharger le tram. L'horizon temporel de cette mesure est plutôt situé vers 2030 et au-delà.

À terme, les caractéristiques de desserte TC du secteur d'Onex-centre sont très satisfaisantes. L'ensemble de la future urbanisation sera à moins de 300 m d'un arrêt TC, desservi par des bus ou trams à cadence urbaine.

PRINCIPES

- ⇒ Capitaliser sur le prolongement de la ligne de tram 14 jusqu'à Bernex-Vailly.
- ⇒ Anticiper et capitaliser sur la ligne de TC renforcée sur la route de Lœx (horizon 2030 et au-delà).
- ⇒ Profiter du fait que l'ensemble de la future urbanisation est à moins de 300 m d'un arrêt TC.
- ⇒ Associer les TPG aux réflexions futures.

INSERTION D'UNE LIGNE DE TC RENFORCÉE



Le tracé prévu est par l'avenue Bois-de-la-Chapelle, la rue des Bossons, la route de Loëx pour ensuite rejoindre la route de Pré-Marais et le futur boulevard des Abarois. L'enjeu majeur dans le cadre de l'image directrice d'Onex-Centre est l'intégration de cette future offre TC, notamment dans l'aménagement des voiries et des espaces publics. Il est notamment important de prévoir les gabarits suffisants pour garantir une bonne progression des bus, plus particulièrement lors de la traversée du centre.

La position actuelle des arrêts reste pertinente du point de vue de la desserte dans ce nouveau contexte. Le projet de ligne de TC renforcée permettra de préciser les positions exactes.

- Onex-Salle Communale : permet la liaison directe avec la ligne de tram 14 sur la route de Chancy.
- Chemin de la Traille : l'arrêt permet de desservir le collège du Marais et le stade d'Onex. Cet arrêt permet aussi l'accès aux Evaux.
- Vallet : cet arrêt permet l'accès au centre des Evaux.
- D'autre part, l'ensemble de ces arrêts participent à la desserte du secteur.

PRINCIPES

- ⇒ Intégrer de manière optimale la future ligne dans l'aménagement des voiries et des espaces publics.
- ⇒ Prévoir des gabarits suffisants pour garantir une bonne progression des bus, tout particulièrement lors de la traversée du centre.
- ⇒ Porter une attention particulière à la localisation des futurs arrêts.

CAPACITÉ DES TC

Le programme d'urbanisation d'Onex-Centre à l'horizon 2030 prévoit un potentiel 307 habitants et 41 emplois. En considérant les hypothèses ci-après, cela représente environ 350 déplacements supplémentaires par jour sur le réseau TC. Il est considéré que la majeure partie de ces déplacements se feront via le tram et sur la ligne de bus renforcée. À titre indicatif, le Plan Guide d'Onex envisage, pour les développements en zone 5, environ 3'500 dép./jour à l'horizon 2030, soit environ 10 fois la génération d'Onex-centre. Dans le cadre des études liées au GP Bernex et au Plan Guide d'Onex, les réflexions ont démontré que le tram atteint la saturation durant les heures de pointe avec les futures urbanisations prévues à l'horizon 2030, avec un taux d'occupation d'environ 50%. Ainsi, si l'offre TC est inchangée d'ici 2030 (scénario où l'offre correspond à l'état actuel), le tram ne pourra pas absorber les déplacements supplémentaires générés par le PG d'Onex ainsi que par la future urbanisation d'Onex-Centre.

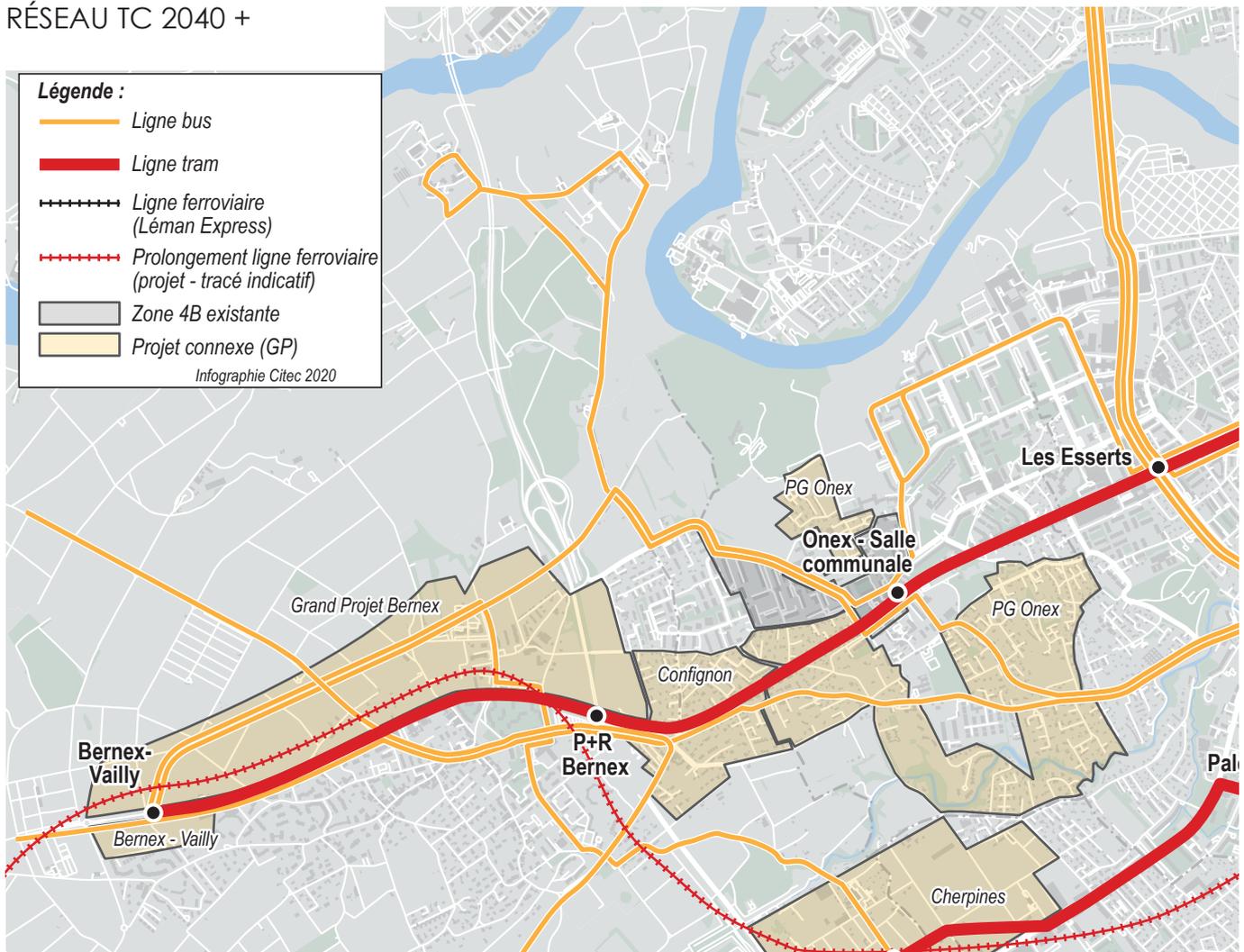
En considérant la planification prévue à l'horizon moyen-long terme, l'augmentation de la cadence du tram (renforcement avec une deuxième ligne) et l'amélioration de la desserte bus permettent tout juste d'absorber la future demande TC dans le secteur en direction du Centre-Ville, avec un taux d'occupation (général) d'environ 50-55% durant les heures de pointe.

Une offre TC alternative et capacitaire doit être proposée pour garantir ces nouveaux déplacements dans le secteur (par exemple : ligne en rabattement sur la gare de Lancy-Pont-Rouge, offre alternative au tram par la route du Grand-Lancy dès 2030 si possible, etc.). Une réflexion à plus large échelle est nécessaire pour reconfigurer l'offre TC dans le secteur.

PRINCIPES

- ⇒ 4.3 déplacements par jour et par habitant, tous modes, 5.5 déplacements par jour et par emploi de bureau, tous modes et 7.5 déplacements par jour par emploi de commerce, tous modes ;
- ⇒ Parts modales futures considérées : TIM = 35%, TC = 20% et MD = 45 %

RÉSEAU TC 2040 +



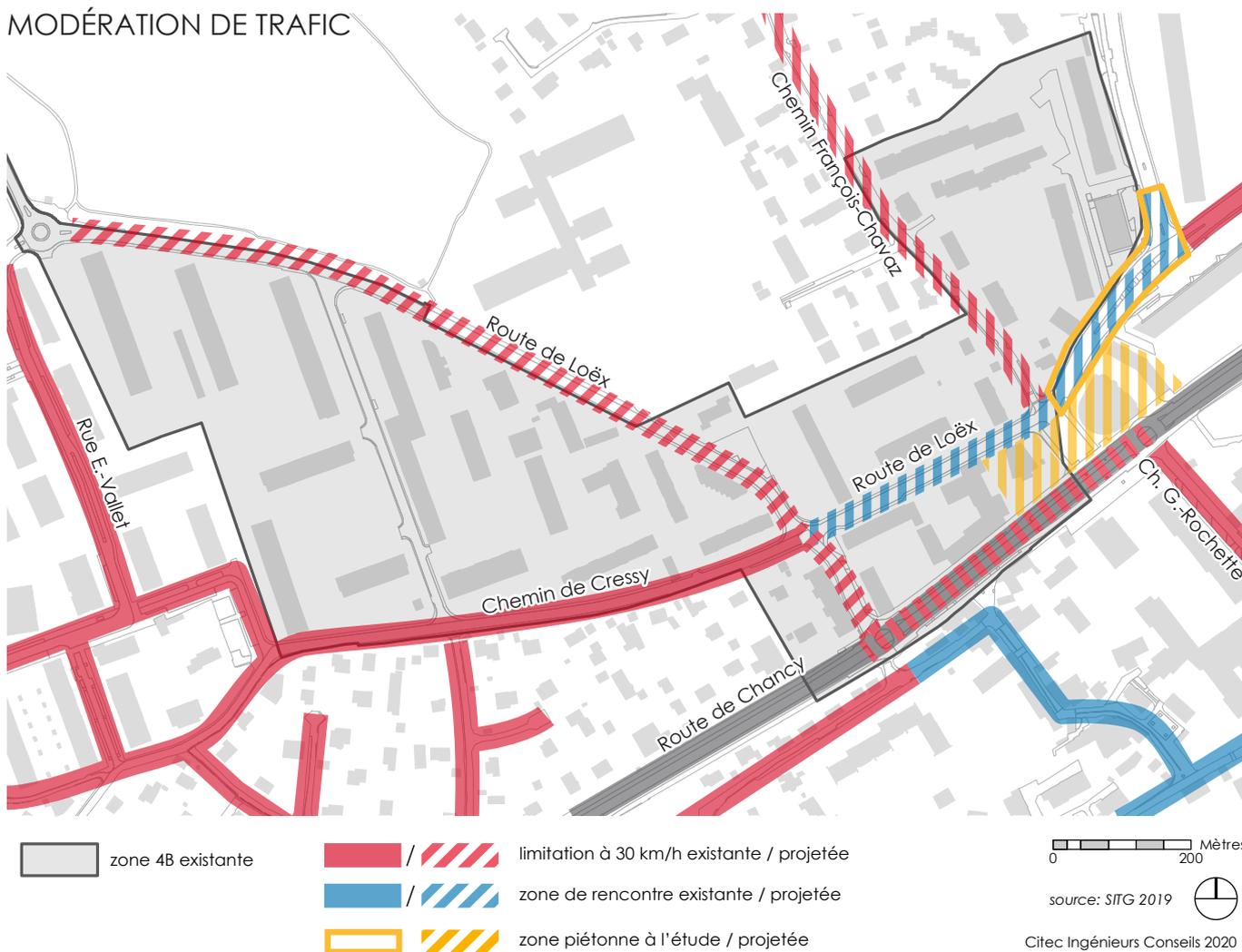
La carte ci-dessus représente l'état projeté du réseau à l'horizon 2040+ et à une échelle plus large comprenant les projets connexes d'urbanisation, à savoir le Plan Guide d'Onex, le GP Bernex, le PAV, les Cherpines ainsi que Confignon. Les axes principaux sont la ligne du Léman Express, le tram 14 prolongé jusqu'à Bernex et la ligne 15 prolongée jusqu'à Saint-Julien.

Le prolongement du réseau ferroviaire entre Lancy-Pont-Rouge et Bernex sera à cet horizon mis en service et permettra de décharger le tram. L'offre est complétée par plusieurs lignes de bus reliant les différents projets : une ligne transversale entre Bernex Nord et les Cherpines passant par Confignon, une ligne reliant Bernex Nord au PAV qui emprunte la route du Grand-Lancy. Au nord, dès la réalisation du franchissement de l'autoroute, un axe fort permettra de relier Bernex Nord et Onex-Centre, en rabattement sur la gare de Lancy-Pont-Rouge. La ligne 43 assure la liaison entre les futures urbanisations d'Onex-Centre et le PG d'Onex. À noter que dès l'arrivée de l'offre ferroviaire à Bernex, une reconfiguration complète de l'offre de bus sera nécessaire.

PRINCIPES

- ⇒ Prolongement du LEX entre Lancy-Pont-Rouge et Bernex afin d'améliorer la desserte TC du secteur et décharger le tram 14 sur la route de Chancy ;
- ⇒ Offre TC dense et alternative au tram, par la mise en service de ligne TC renforcée (Onex Nord) et d'une ligne supplémentaire via la route du Grand-Lancy (Onex Sud).

MODÉRATION DE TRAFIC



Le périmètre d'étude se situe entre deux zones 30 km/h, la zone d'Onex et celle de Cressy. Pour apaiser le centre d'Onex et garantir une continuité, il est proposé d'étirer la zone de trafic modérée sur la route de Loëx, le chemin François-Chavaz, le chemin de l'Auberge et la rue de Bossons jusqu'au carrefour avec l'avenue Bois-de-la-Chapelle. Le périmètre d'étude doit s'inscrire dans un contexte apaisé au niveau des circulations. De manière complémentaire, la piétonnisation de la place des Deux-Eglises, ainsi que d'une partie de la rue des Bossons fait partie intégrante du concept de modération du trafic. Cette pièce maîtresse a pour objectif de rendre Onex-Centre plus qualitatif du point de vue des espaces publics, mais également de corriger des dysfonctionnements de circulation (shunt de la route de Chancy, etc.).

À ce stade, deux variantes sont envisagées pour la place des Deux-Eglises :

- Fermeture complète au trafic et piétonnisation de la place, la route de Loëx en zone de rencontre assure la transition (variante de référence).
- Mise en zone de rencontre de la place, la route de Loëx en zone 30 assure la transition.

Une étude pour le réaménagement de la rue des Bossons et route de Loëx est en cours de finalisation. Il s'agira de vérifier, en lien avec l'Office cantonal des transports, lors des phases ultérieures de projet, comment la requalification de cet axe en zone de rencontre pourra permettre d'assurer la vitesse commerciale des bus.

PRINCIPES

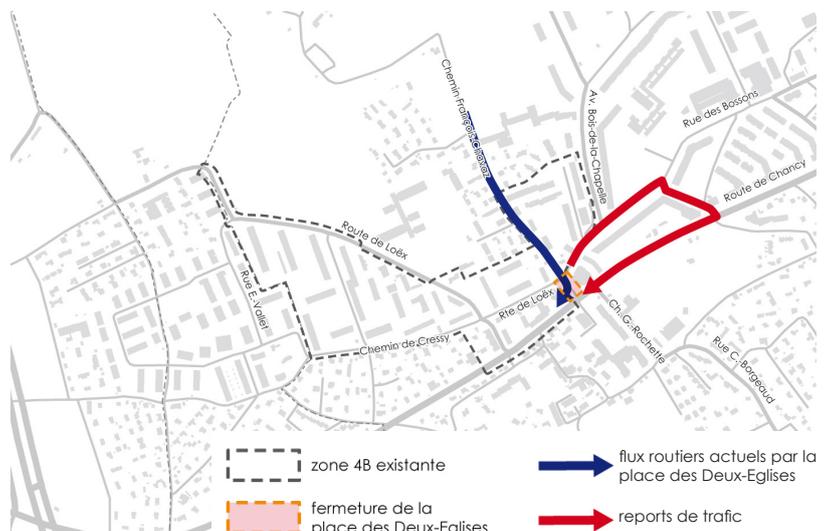
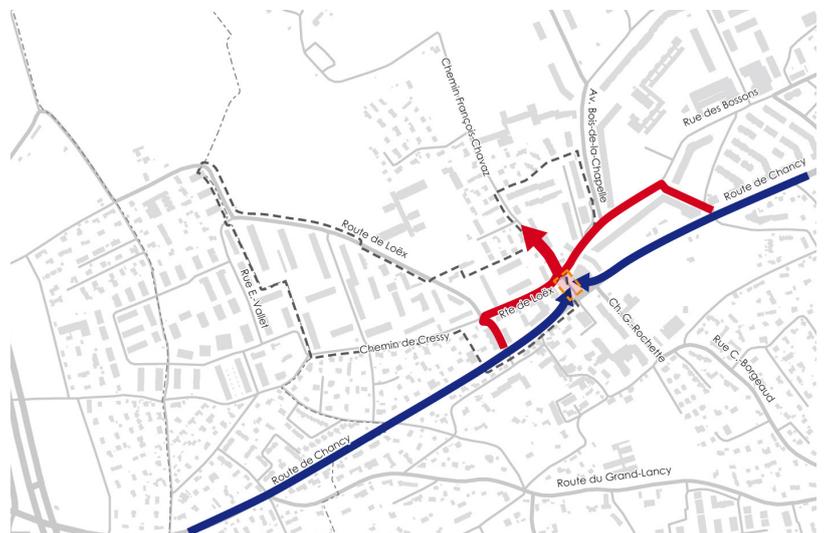
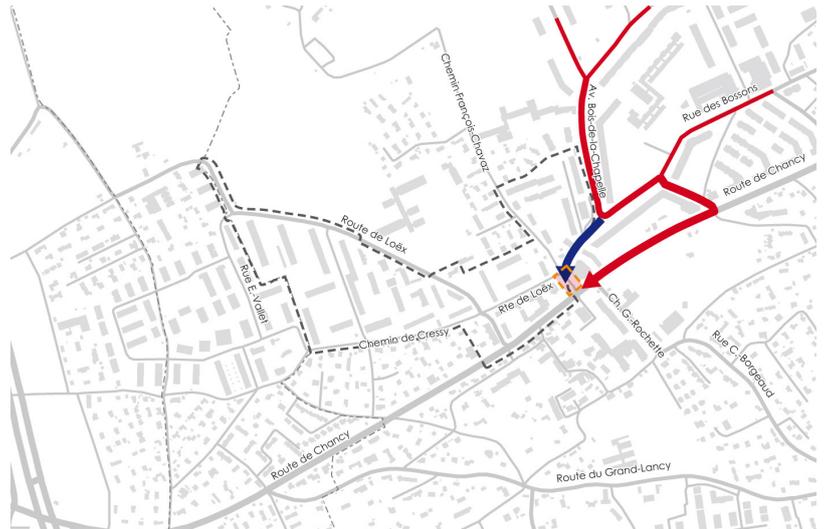
- ⇒ Modération de trafic du centre.
- ⇒ La place des Deux-Eglises, et éventuellement un tronçon de la rue des Bossons, à piétonniser ; envisager un mandat d'études parallèles d'urbanisme.

REPORT DE TRAFIC

La piétonisation et de fermeture au trafic de la place des Deux-Églises impacte les flux routiers du réseau. Les figures ici présentées montrent les reports attendus. Les axes principalement impactés sont la rue des Bossons, la rue des Grand-Portes et le tronçon de la route de Chancy entre la rue des Grand-Portes et le chemin de l'Auberge.

Ces reports sont cohérents avec la hiérarchie du réseau du secteur, car le trafic présent sur du réseau de quartier est reporté sur le réseau secondaire et primaire.

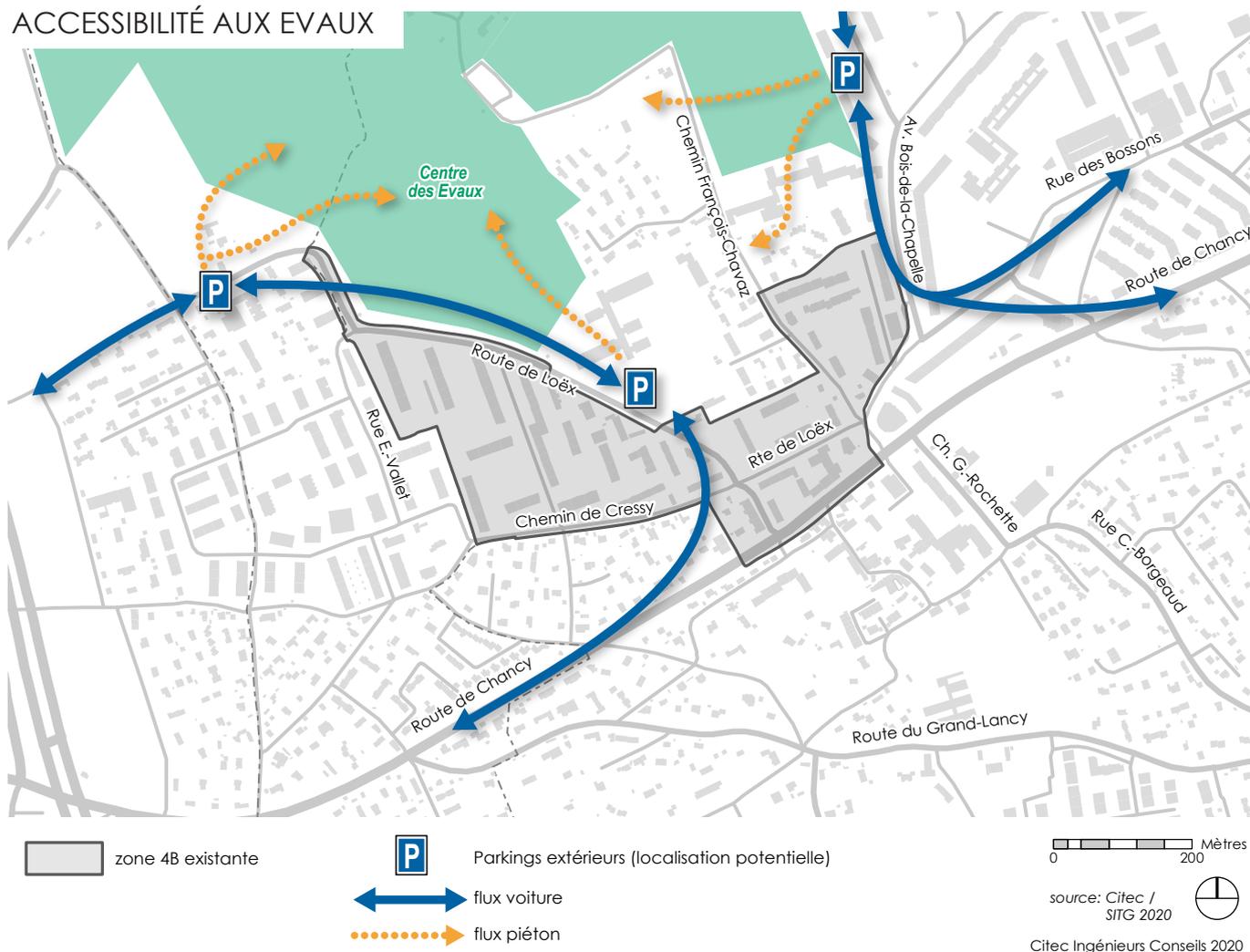
En cas de modification notable des axes routiers (du type piétonisation, ou changement de la signalisation de certains axes), une étude acoustique devra être effectuée afin de démontrer le respect des exigences des articles 8 et 9 OPB notamment en lien avec la problématique des reports de trafic.



- ⇒ Pacification du centre et reports sur la route de Chancy.
- ⇒ Réaliser une étude de faisabilité afin d'analyser précisément les impacts de reports de trafic et prendre en compte les impacts acoustiques.

zone 4B existante
 fermeture de la place des Deux-Églises
➔ flux routiers actuels par la place des Deux-Églises
➔ reports de trafic

ACCESSIBILITÉ AUX EVAUX



Un dysfonctionnement majeur a été observé concernant l'accessibilité du centre intercommunal des Evaux. Les Evaux regroupent un centre de sports, de loisirs et de nature d'importance cantonale et ont pour seul accès véhicules motorisés le chemin François-Chavaz. Ce chemin très étroit de 4.50 m de largeur environ n'est pas dimensionné pour avoir la fonction d'accès unique vers un centre d'une telle importance. En période d'affluence, des remontées de files sont observées perturbant ainsi le fonctionnement du réseau.

De plus cet accès unique est incompatible avec la zone apaisée prévue au niveau de la place des Deux-Églises et de la route de Loëx.

Deux familles de solutions ont été réfléchies pour résoudre ce dysfonctionnement :

- Prévoir des zones de stationnement autour du centre des Evaux afin d'éviter de concentrer les flux TIM sur le chemin François-Chavaz et donc au centre de la zone 4B ;
- Revoir l'accessibilité TIM du centre sportif des Evaux et évaluant la possibilité de créer une alternative au chemin François-Chavaz afin de décharger le centre du secteur.

Cette problématique est traitée en parallèle de l'image directrice d'Onex-Centre par le Canton dans le cadre du projet d'implantation de l'Académie du Servette FC aux Evaux. Ce projet n'est pas intégré à la présente étude. L'image directrice ne tient pas compte des mesures d'accompagnement de ce projet cantonal dans le cas où il se réaliserait, telles que la desserte par une ligne de bus sur le chemin François-Chavaz et la création d'un dépose-minute pour les cars à l'intersection route de Loëx-route de Pré-Marais.

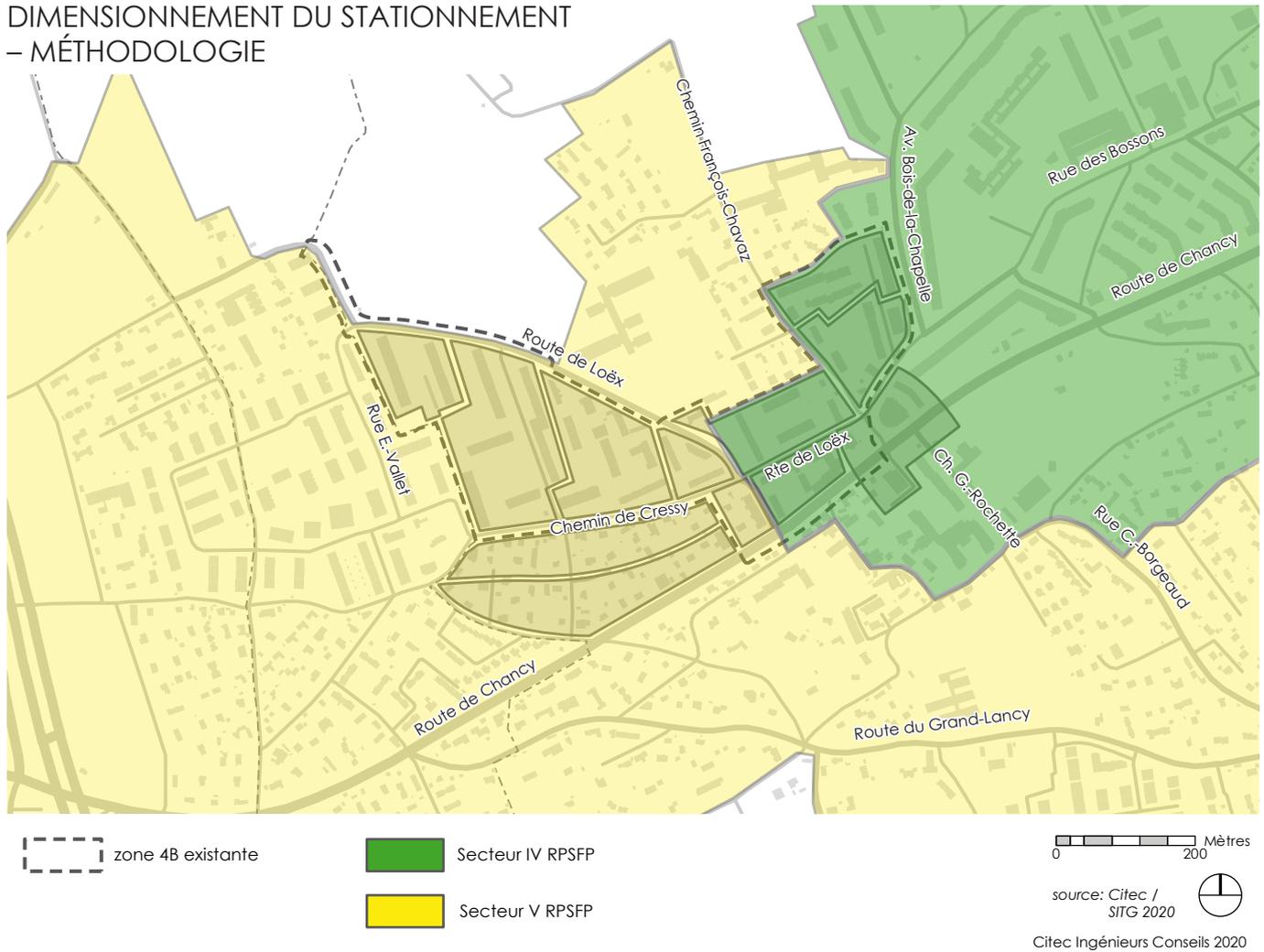


Quoi qu'il en soit, la problématique de l'accessibilité au parc des Evaux doit être considérée très rapidement dans le concept d'accessibilité global du secteur. À ce stade, la première solution, c'est-à-dire, de proposer une offre de stationnement en périphérie du centre sportif des Evaux est retenue.

PRINCIPES

- ⇒ Garantir l'accessibilité tout en préservant les zones de modération du centre.
- ⇒ Prévoir des zones de stationnements à proximité du centre pour éviter les flux au centre d'Onex.

DIMENSIONNEMENT DU STATIONNEMENT – MÉTHODOLOGIE



Selon le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés, du 16 décembre 2015 (RPSFP L 5 05.10 ;), le périmètre étudié se situe à cheval entre le secteur IV (sous-périmètre 5, 6, 7, 8 et 9) et le secteur V (sous-périmètre 1, 2, 3, 4, 10, 11 et 12).

Par ailleurs, à noter que le règlement indique un ratio minimum de places par m² de surface brute de plancher (SBP) pour le logement, avec comme objectif de stationner les véhicules privés sur fonds privés et un ratio maximum de places par m² de SBP pour les activités, avec comme objectif de maîtriser les déplacements motorisés. Les ratios deux-roues motorisés intégrant les habitants et leurs visiteurs ou encore les employés et leurs clients sont déclinés selon la même répartition des ratios voitures pour ainsi obtenir le détail par type usager.

Les besoins de stationnement actuels ont été estimés sur la base des SBP actuelles (aucun relevé du stationnement n'a été réalisé). Pour le bilan en matière de stationnement et génération de trafic supplémentaire à l'état futur, les SBP existantes ont été déduites. Sur cette base, les besoins de stationnement relatifs au projet d'urbanisation ont été considérés selon les ratios en vigueur (RPSFP avant refonte 2022).

Les valeurs indicatives de dimensionnement du stationnement actuelles correspondent à un découpage du territoire genevois actuel, dont les caractéristiques de mobilité seront différentes à l'horizon 2030 et au-delà. Le bilan et l'offre en stationnement constituent une offre maximale considérant que le RPSFP est en cours de révision et prévoit des ratios réduits pour les affectations logements et activités, afin de se conformer aux objectifs du Plan climat cantonal (- 60% de gaz à effet de serre et -40% de km parcourus).

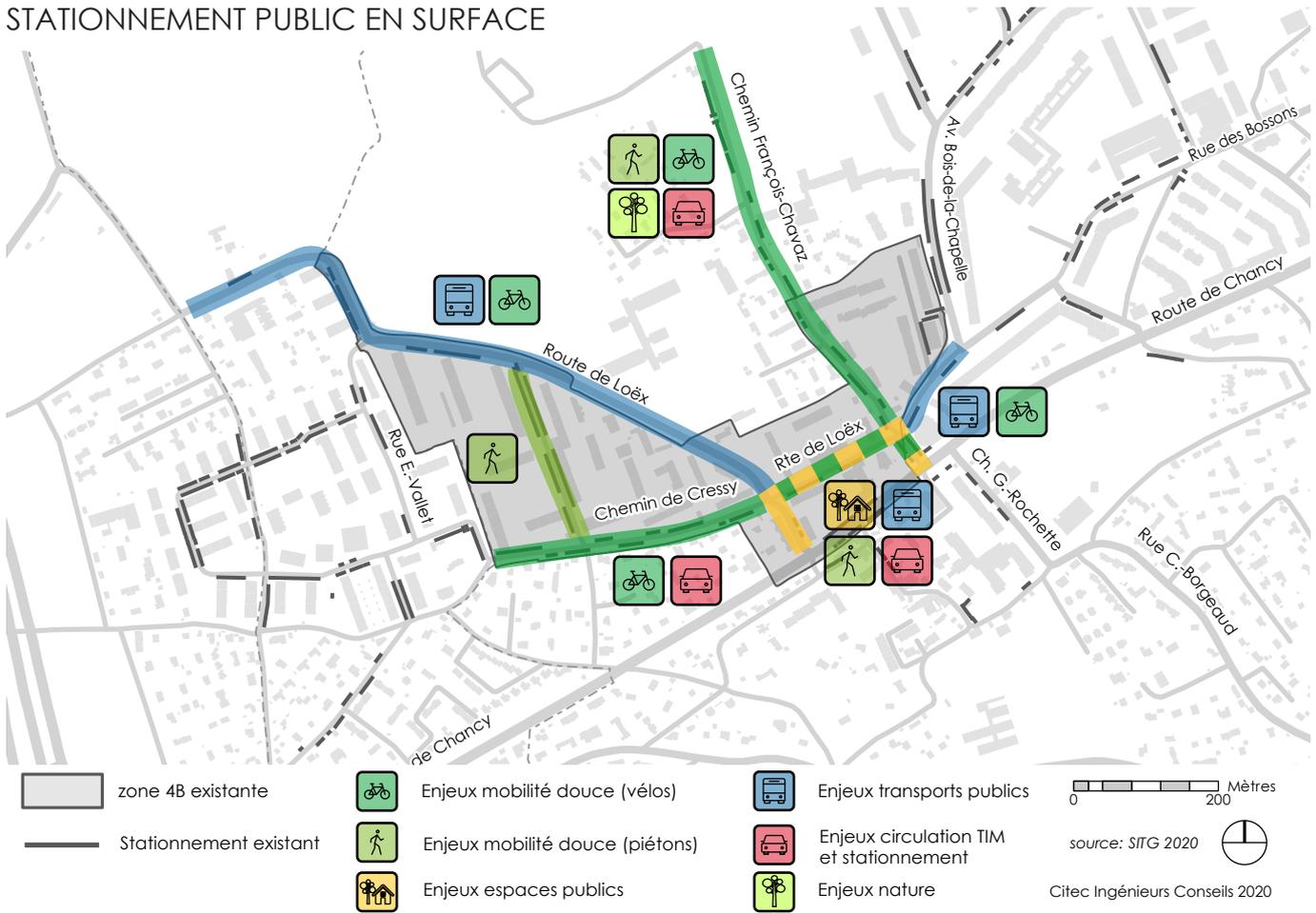
Cette expansion urbaine, bien que maîtrisée et coordonnée, impliquera de revoir les critères mobilité de ces nouvelles zones urbanisées en intégrant dans la planification de celles-ci les améliorations des réseaux de transports en commun et de mobilité douce. Ainsi, plusieurs scénarios de dimensionnement sont proposés afin d'évaluer les gains en matière de stationnement, notamment en revoyant les ratios de dimensionnement du secteur étudié au fur et à mesure des développements. La condition sine qua non pour appliquer des ratios plus « urbains » est la qualité de l'offre en transports publics et celle des aménagements destinés aux piétons et aux vélos.

Par rapport aux « ratios actuels », suite à la refonte du RPSFP, le « secteur V » représente une baisse de 11% tandis que « secteur IV » représente une baisse de 32% de l'offre de stationnement globale (voitures).

PRINCIPES

- ⇒ À l'horizon 2030, un total de 1'314 places voitures, 252 places motos et 1'514 places vélos (sans secteurs Dode) est nécessaire pour garantir les besoins en matière de stationnement. À titre indicatif, le stationnement des SBP actuelles a été estimé à 1'143 places voitures, 220 places motos et 1'299 places vélos.
- ⇒ À terme, à l'horizon 2030 et au-delà, un total de 1'709 places voitures, 338 places motos et 2'022 places vélos (sans secteur Dode) est nécessaire pour garantir les besoins en matière de stationnement.

STATIONNEMENT PUBLIC EN SURFACE



De nombreuses places de stationnement en surface ont été relevées. La figure ci-dessus montre les enjeux principaux par mode au sein du secteur lorsqu'on considère le stationnement en surface. Ces enjeux sont à pondérer dans le cas de suppression de ces places.

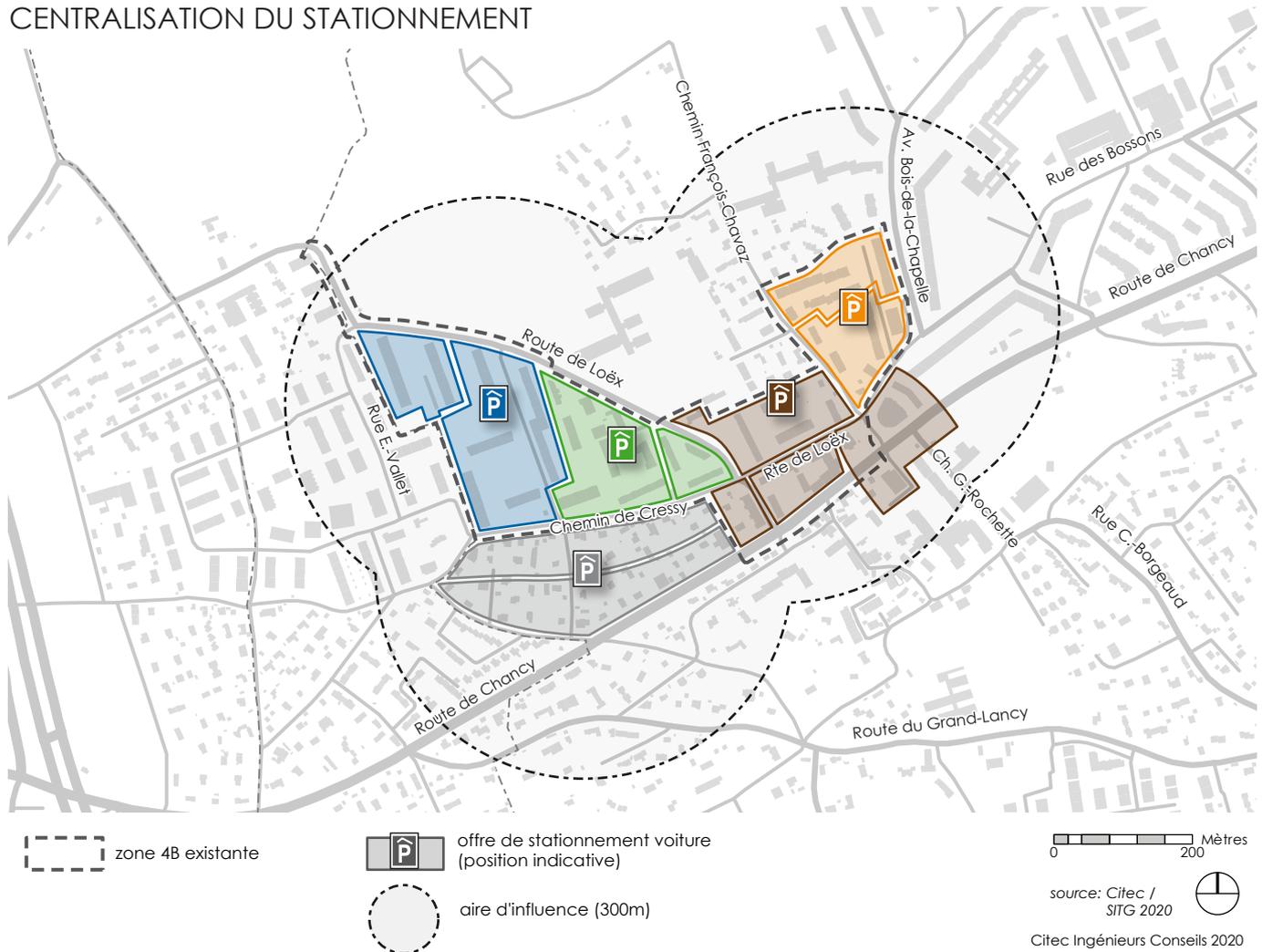
L'enjeu déterminant sur la route de la Loëx et la rue des Bossons est le passage d'une ligne de TC renforcée. La place des Deux-Églises ainsi que le tronçon est de la route de Loëx constituent un enjeu important en termes d'espaces publics ainsi que de modération du trafic. Pour le chemin François-Chavaz, le chemin de Cressy et le chemin de la Traille, l'enjeu de mobilité douce est déterminant.

Le stationnement public présent en surface devra être analysé en détail et au cas par cas. L'objectif de l'image directrice n'est pas de supprimer la globalité de l'offre en stationnement du secteur, mais de proposer une centralisation de l'offre afin d'ouvrir des potentiels de requalification des espaces publics ou amélioration des infrastructures de mobilité (amélioration de la desserte TC, des aménagements cyclables et piétons, projet d'arborisation, etc.). Par exemple, un dysfonctionnement observé dans le diagnostic est le trottoir mixte piétons-cycles devant les commerces de la route de Chancy. Ce dispositif de mobilité douce ne permet pas d'assurer une sécurité suffisante en matière de circulation sur ce tronçon. Une solution pour corriger cette zone de conflits est de supprimer les places de stationnements pour les remplacer par une piste cyclable. L'offre de stationnement serait alors compensée et relocalisée dans le parking centralisé le plus proche. Une attention particulière doit être apportée lors de ces opérations de compensation du stationnement, car l'accessibilité aux commerces ne doit pas être péjorée (distance de marche, visibilité, accessibilité PMR, livraisons, etc.).

PRINCIPES

- ⇒ Enjeu important sur le stationnement public en surface
- ⇒ Possibilité de relocaliser des places dans des parkings centralisés

CENTRALISATION DU STATIONNEMENT



Pour limiter la construction de parking et donc des nouveaux accès sur le réseau, il est proposé de mutualiser le stationnement et les trémies d'accès. Pour éviter des distances de marche trop grandes entre les parkings et les logements, il est proposé de prévoir 5 parkings au total. La figure ci-dessus montre le regroupement des parkings. La position est indicative et est à étudier plus en détail dans les futures planifications de PLQ.

Le nombre de places est également indicatif, calculé sur la base des SBP totales envisageables à terme et des ratios en vigueur.

Une relocalisation en sous-sol de certains besoins en stationnement de surface sera à considérer.

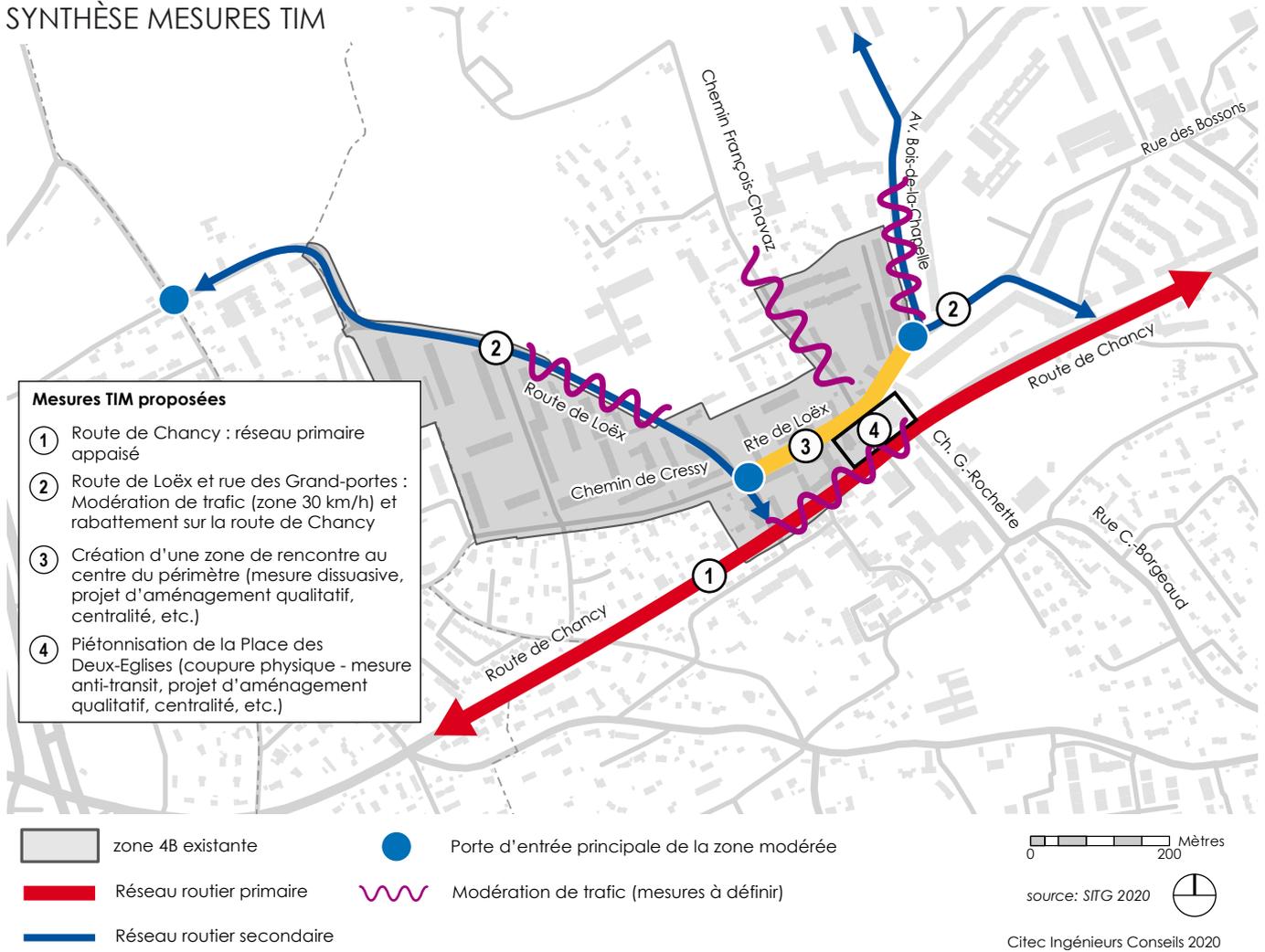
Le concept d'accessibilité se fait de manière différenciée selon la localisation de la poche. Pour permettre un concept cohérent tenant compte des différents horizons de planification, il est envisagé de regrouper le stationnement pour ainsi limiter le nombre de trémies à construire et donner plus de libertés de mouvements aux transports en commun et à la mobilité douce.

La position des parkings étant encore indicative, l'accessibilité exacte est également indicative. Les routes sur le réseau secondaire ont un rôle d'échange entre quartiers et non de desserte fine, les accès aux poches d'urbanisation ne se situeront donc pas directement depuis ces axes. Les accès aux zones de stationnement se feront depuis le réseau de quartier. Le concept d'accessibilité doit prendre en compte les éventuelles mesures anti-transit ou modifications du schéma de circulation à l'horizon des études précédant la réalisation.

PRINCIPES

- ⇒ Limitation du nombre de parkings en les regroupant et mutualisant : proposition de 5 parkings au total.
- ⇒ Relocalisation en sous-sol de certains besoins en stationnement de surface sera à considérer.
- ⇒ Pas d'accès direct aux parkings par le réseau secondaire.
- ⇒ L'accessibilité finale dépend des mesures prises sur le schéma de circulation TIM.

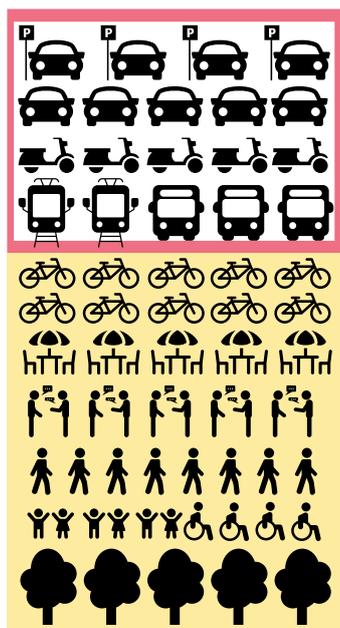
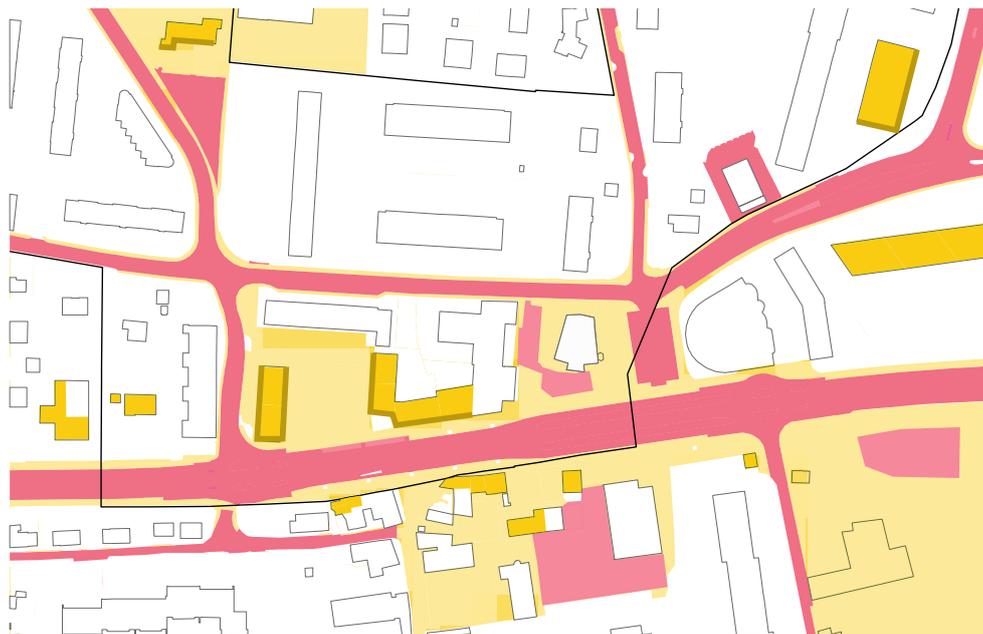
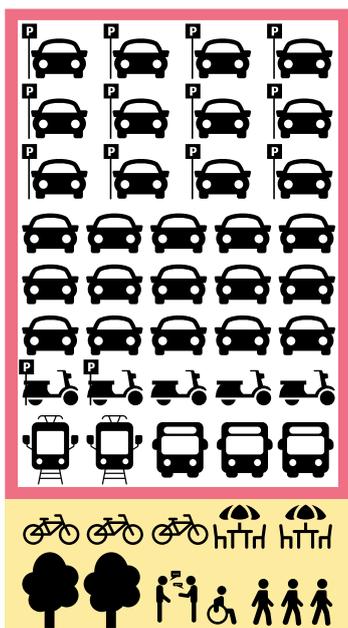
SYNTHÈSE MESURES TIM



PRINCIPES

- ⇒ La majorité des déplacements se font sur la route de Chancy.
- ⇒ Extension de la zone 30 km/h sur la route de Loëx et la rue des Grand'portes.
- ⇒ Pacifier le centre en aménagement une zone de rencontre,
- ⇒ Piétonnisation et fermeture au trafic de la place des Deux-Églises .
- ⇒ Prévoir des zones de stationnement pour l'accès au centre des Evaux.

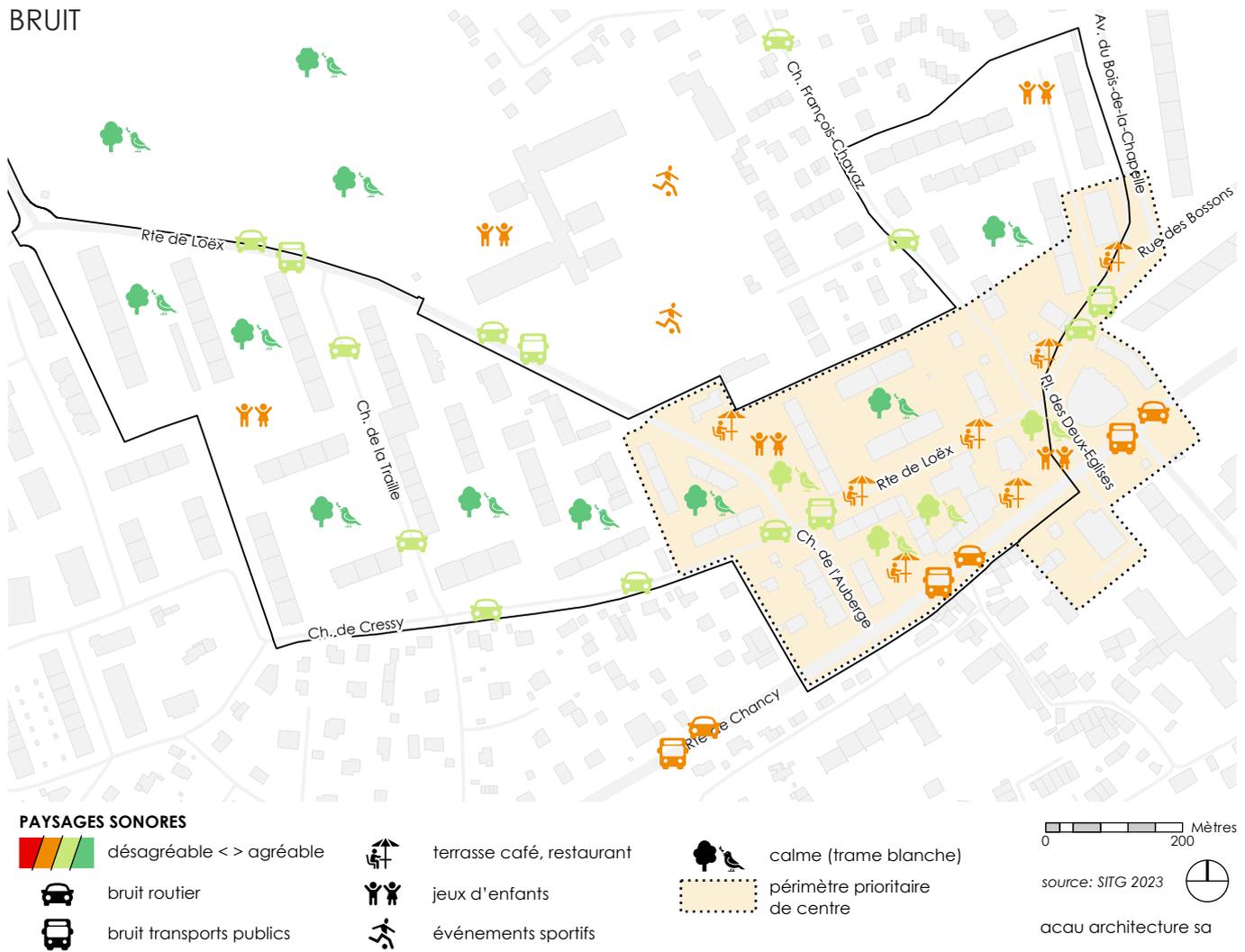
MOBILITÉ ET ESPACES PUBLICS



PRINCIPES

- ⇒ Prendre un parti clair en faveur d'une mobilité durable et décarbonée.
- ⇒ Saisir les opportunités de cette transition pour favoriser les usages du sol liés aux activités sociales, ludiques, commerciales, à la mobilité douce.
- ⇒ Promouvoir la nature en ville.

BRUIT



L'impact du bruit sur les habitants du quartier doit être traité comme un problème de santé publique de premier plan et gagner en poids dans les pesées d'intérêts. Le secteur doit être repensé à la fois dans une logique de réduction du bruit, selon l'OPB et l'axe 2 de la stratégie Bruit 2030, mais également en anticipant et en orientant les paysages sonores avec le bon bruit au bon endroit, dans l'esprit de l'axe 1 de la stratégie Bruit 2030.

Les principes suivants doivent être pris en compte :

- ⇒ Abaisser les vitesses de 50 à 30 km/h, voire à 20 km/h (zone de rencontre route de Loëx), une mesure efficace pour réduire le bruit de 1 à 2 dB(A) dans l'ensemble du secteur, y compris sur la route de Chancy.
- ⇒ Revoir le schéma de circulation de manière à limiter le volume des flux motorisés sur les dessertes de quartier.
- ⇒ Considérer la pose de nouveaux revêtements phonoabsorbants (revêtements existants proches ou en fin de vie acoustique).
- ⇒ Limiter les vibrations (bruit solidaire propagé) liées au passage du tram en cas d'un éventuel réaménagement de l'axe.
- ⇒ Renforcer les qualités sonores des secteurs de calme au cœur des îlots des grands ensembles, offrant une « trame blanche » parallèle à l'axe route de Loëx – rue des Bossons.
- ⇒ Ne tolérer une augmentation du bruit qu'en lien avec l'intensification des usages et l'animation (commerces, terrasses, jeux d'enfants, etc.) prévues principalement dans le périmètre de centre.
- ⇒ Encourager les solutions urbanistiques et architecturales propres à limiter les nuisances liées au différents type de bruit : morphologiques (p.ex. implantation du bâtiment en barrière au bruit routier), typologique (p.ex. localisation adaptée des parties jour / nuit d'un appartement), de matérialités (p.ex. matériaux amplifiant la réverbération du bruit), etc.

MESURES ENVIRONNEMENTALES

ACCIDENTS MAJEURS (OPAM)

- ⇒ Éviter les occupations sensibles à l'intérieur d'un périmètre de consultation OPAM (crèche, école, espace pour enfants, EMS, structure pour personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, clinique, service d'urgence, établissement pouvant accueillir de grandes concentrations de personnes, etc.).
- ⇒ En cas contraire, la planification d'un tel établissement devra être examinée de façon détaillée avec le SERMA et, le cas échéant, faire l'objet d'une pesée des intérêts.

PROTECTION DES SOLS ET SUBSTANCES DANGEREUSES POUR L'ENVIRONNEMENT

Sur ces thématiques, le GESDEC, consulté dans le cadre de la MZ, recommande les dispositions suivantes :

- ⇒ *« Réfléchir à la manière de minimiser les volumes à excaver et d'optimiser leur emploi sur site (aide spécialiste, conception du projet, réutilisation sur place, remodelage, etc.) Ceci signifie plus concrètement : interpréter, à l'aide d'un spécialiste, les données géologiques du secteur concerné par le projet pour connaître la nature et le potentiel de valorisation des matériaux d'excavation non pollués ; concevoir le projet de façon à réduire au maximum le volume d'excavation quand les matériaux ont une qualité géotechnique qui rend leur valorisation problématique ; intégrer dans le projet la réutilisation sur place des matériaux d'excavation. Lorsque cela est possible, envisager un remodelage du niveau du terrain naturel. Si aucune valorisation sur place n'est réalisable ou si cette option a été écartée au cours de l'avancement des études, la raison doit être clairement expliquée et justifiée.*
- ⇒ *Privilégier des circuits courts en matière de valorisation (justement par la réutilisation sur site des matériaux d'excavation) ou d'élimination des déchets de chantier.*
- ⇒ *[Utiliser au maximum] la réutilisation des matériaux recyclés dans la construction comme il est préconisé par le projet ecomatGE du canton de Genève.*
- ⇒ *[Encourager les autorités communales à se montrer exemplaires en matière de réduction à la source, de gestion des déchets de chantier et choix de matériaux de construction (utilisation de matériaux recyclés et facilement recyclables)]. Prendre en compte si nécessaire les modifications législatives intervenues depuis la date de l'adoption de ces deux directives, notamment l'OLED qui a remplacé depuis le 1er janvier 2016 l'OTD.*
- ⇒ *Maintenir de sols profonds à deux couches dans le but de garantir tous les services écosystémiques que remplissent les sols, notamment pour le développement de la végétation (arbres majeurs) et pour limiter les îlots de chaleur (création d'îlots de fraîcheur). Avant de développer de nouveaux usages des espaces verts, anticiper le risque de pollution des sols.*
- ⇒ *Identifier les secteurs présentant des matériaux en sous-sol (horizon C) facilement valorisables dans le but d'y localiser de préférence les nouveaux sous-sols notamment les parkings. »*

GESTION DES EAUX

- ⇒ Profiter de chaque opportunité pour rétablir un cycle de l'eau plus naturel ; déconnecter autant que possible les eaux pluviales du réseau d'évacuation.
- ⇒ Considérer l'eau de pluie comme une ressource pour le sol et la végétation, notamment dans l'objectif d'atténuer les îlots de chaleur ;
- ⇒ Prendre en compte les aspects des conditions d'infiltration dans le sous-sol dans le cadre d'une démarche de type «Triptyque eau-sol-arbre» ; dans les projets, mener une étude quantitative sur l'infiltration des eaux (quantité d'eau à infiltrer - capacité de la nappe à l'absorber).
- ⇒ Prendre en compte que la nappe du Rhône est présente sous une partie du périmètre, ainsi qu'un secteur d'incertitude de présence d'eau souterraine, il conviendra donc de faire attention aux conditions pour tout ouvrage pouvant avoir un impact sur les eaux souterraines.

GESTION DES DÉCHETS



- ⇒ Compléter le réseau d'écopoints selon le schéma de principe ci-contre de manière à ce que chaque logement soit situé à moins de 150 m d'un point de collecte (rayon = 150 m).
- ⇒ Affiner la localisation en tenant compte de l'accessibilité aux camions de levage, de la proximité d'axes piétons, d'espaces publics, d'équipements ou de commerces attracteurs afin de favoriser le « chaînage des activités » (p.ex déposer sa poubelle, puis emmener les enfants à l'école, etc.).

AMÉLIORER LES PERFORMANCES ÉNERGÉTIQUES DANS LE SECTEUR

Le secteur est principalement composé de bâtiments construits entre les années 1950 et 1980, dont les performances énergétiques sont de moyennes à très faibles. Une grande majorité des bâtiments sont pourvus de chaudière à mazout ou à gaz. Une grande marge d'amélioration des performances énergétiques globales est présente dans le secteur.

- ⇒ Inscrire le renouvellement du tissu urbain dans les démarches de concepts énergétiques territoriaux en cours sur la commune, dans le plan directeur communal de l'énergie (PDE) 2018-2023 (révision en cours), ainsi que dans le cadre du Plan directeur cantonal de l'énergie 2020-2030 (PDE) .
- ⇒ Diminuer les besoins de chaleur et de froid des bâtiments sur le secteur (démolition / reconstruction, rénovation / surélévation avec assainissement énergétique de l'enveloppe, etc.).
- ⇒ Sortir du chauffage fossile pour les bâtiments et contribuer à une réorientation de l'approvisionnement vers des sources d'énergie à 80% renouvelables.
- ⇒ Capitaliser sur l'arrivée des réseaux thermiques à distance (CAD), notamment le réseau thermique structurant GeniTerre. Les bâtiments futurs et existants doivent se raccorder à ce réseau afin de réaliser la transition vers des énergies renouvelables. Les travaux d'aménagement doivent se coordonner avec le déploiement de réseau thermique.

- ⇒ Maximiser la production énergétique locale et renouvelable.
- ⇒ Promouvoir et favoriser l'appropriation par l'ensemble de la population de comportements de consommation plus durables et locaux des ressources directes et indirectes.

ANALYSE QUANTITATIVE

L'analyse quantitative évalue l'impact d'une densification du secteur en termes d'habitants, de surfaces brutes de plancher (SBP) supplémentaires pour des activités, d'intensification des flux routiers, de besoins additionnels en stationnement (voitures, 2RM et vélos) et de déplacements en transports collectifs pour 10 sous-périmètres composant le périmètre d'étude. Deux sous-secteurs contigus de « la Dode » issus du Plan guide, voués à être développés dans une temporalité similaire, avec une incidence directe sur le secteur d'Onex-Centre, sont analysés pour information.

Les hypothèses ci-dessous constituent le socle de l'analyse :

- IUS moyen de 1,00 en ZD4A / de 1,40 en ZD3 (hypothèses du Plan guide).
- Seul le sous-secteur 2 est développé sur un scénario de surélévation en ligne avec les principes articulés en page 76.
- Un rez-de-chaussée d'activité dans chaque nouveau bâtiment dans le périmètre de centre, soit 20% de la SBP en ZD4A.
- 2,2 habitants pour 100 m² de SBP de logement / surface moyenne d'un logement de 100 m².
- 30% > pourcentage du potentiel théorique réalisable à l'horizon 2030.
- 1,0 stationnement voiture par 100 m² de surface de logement (habitants + visiteurs)
- 2,0 stationnement voiture par 100 m² de surface d'activité (employés + visiteurs) 1,5 > stationnement vélo par 100 m² de surface de logement (habitants + visiteurs).
- 0,5 stationnement vélo par 100 m² de surface d'activité (employés + visiteurs).
- 3,3 UV / jour générés par 100 m² de surface brute de plancher
- 2,0 déplacements / jour par 100 m² de surface brute de plancher

Il est important de souligner que de nombreuses contraintes et incertitudes pèsent sur le développement du périmètre d'étude (absence de maîtrise foncière publique, procédures de recours dans le cadre des autorisations de construire, souhaits des propriétaires entre surélévations-rénovation ou démolitions-reconstructions, etc.).

Dans ce contexte, la présente analyse revêt un caractère théorique, dont l'utilité principale est d'offrir une base de discussion, étayée sur un scénario « vraisemblable ». Ces chiffres permettent également d'anticiper des besoins (équipements publics, stationnements voiture, 2RM et vélos, etc.) et de pointer des opportunités, notamment de surfaces d'activités.

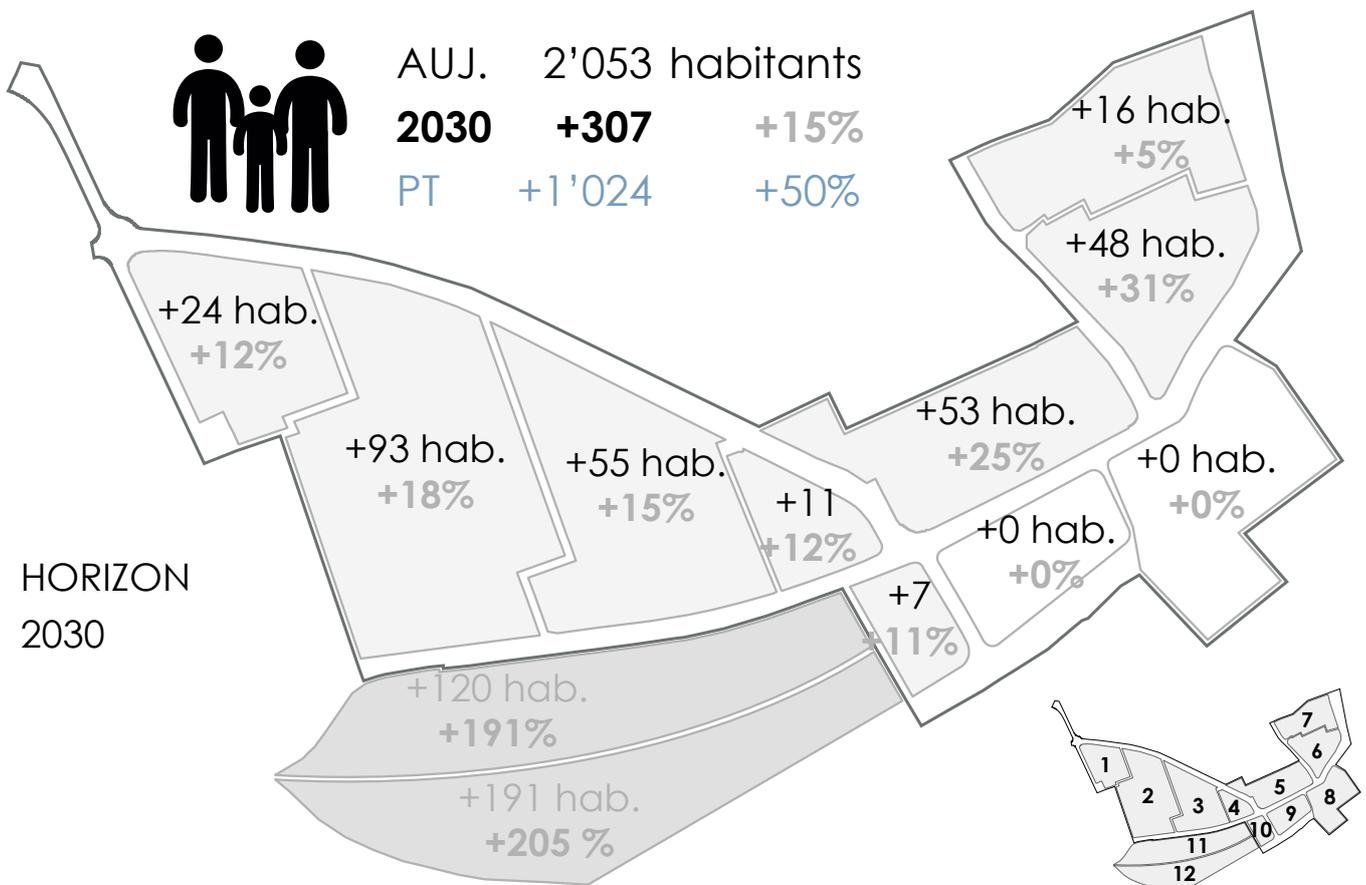
Le sous-secteur 8 ne comporte que des équipements. Aucun potentiel de densification majeur n'est identifié.

La densité bâtie actuelle du sous-secteur 9 est d'un IUS de 1,32, soit déjà au-delà de l'IUS moyen retenu pour la zone 4A. Aucun développement supplémentaire n'est pris en compte par l'analyse. Dans les faits, une démolition-reconstruction ou une surélévation ne peut-être exclue.

Les deux secteurs qui composent le périmètre du Plan guide de la « Dode » ont été intégrés « pour information » à cause de leur proximité spatiale et leur temporalité de développement proche de celle d'Onex-Centre, avec une incidence directe sur le secteur (flux routiers, utilisation des TC, besoins en crèches, écoles, etc.).

Le détail des résultats secteur par secteur est disponible en annexe.

SURFACES DE LOGEMENTS ET HABITANTS



Le périmètre considéré pour la modification des limites de zone (10 sous-périmètres d'étude - hors Dode) comporte pour l'année 2019 83'000 m² de surfaces brutes de plancher dédiées au logement, soit un IUS moyen de 0,43, ce qui équivaut à 2053 habitants répartis dans 1001 logements (OCSTAT 2019).

Le passage de la zone 4B à une zone de développement 4A offre un « potentiel théorique » de densification à l'horizon 2050 équivalent à environ 46'500 m² de surfaces brutes de plancher supplémentaires.

Ce chiffre représente l'équivalent de 460 logements et 1000 habitants supplémentaires (IUS moyen de 1,00 retenu pour la zone de développement 4A).

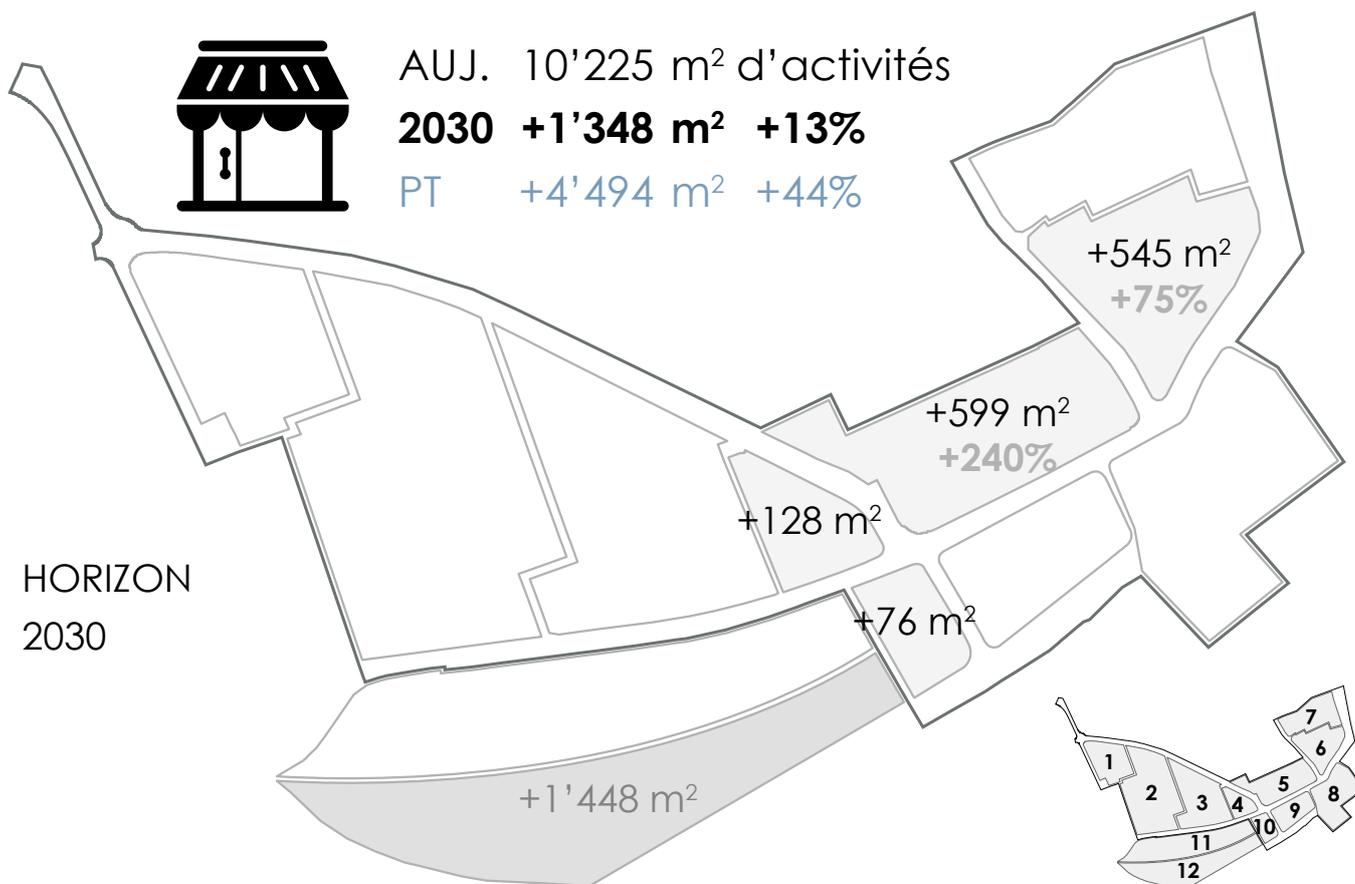
À l'horizon 2030, selon une hypothèse d'un développement de 30% du potentiel théorique, ce serait près de 300 habitants supplémentaires qui pourraient s'installer dans le secteur.

À titre de comparaison, le secteur Dode comporte un potentiel théorique relativement similaire à l'ensemble du périmètre d'Onex-Centre :

Potentiel à 2030 : +300 habitants / 14'000 m² de SBP logements

Potentiel théorique : +1'000 habitants / 40'000 m² de SBP logements

SURFACES D'ACTIVITÉS



Actuellement, seuls les sous-périmètres 2, 3, 5, 6 et 9 comportent des surfaces d'activités pour un total de 10'225 m².

L'hypothèse de densification se limite à un rez-de-chaussée d'activité dans chaque nouveau bâtiment dans les limites du périmètre de centre (les sous-périmètres 2 et 3 sont hors périmètre de centre).

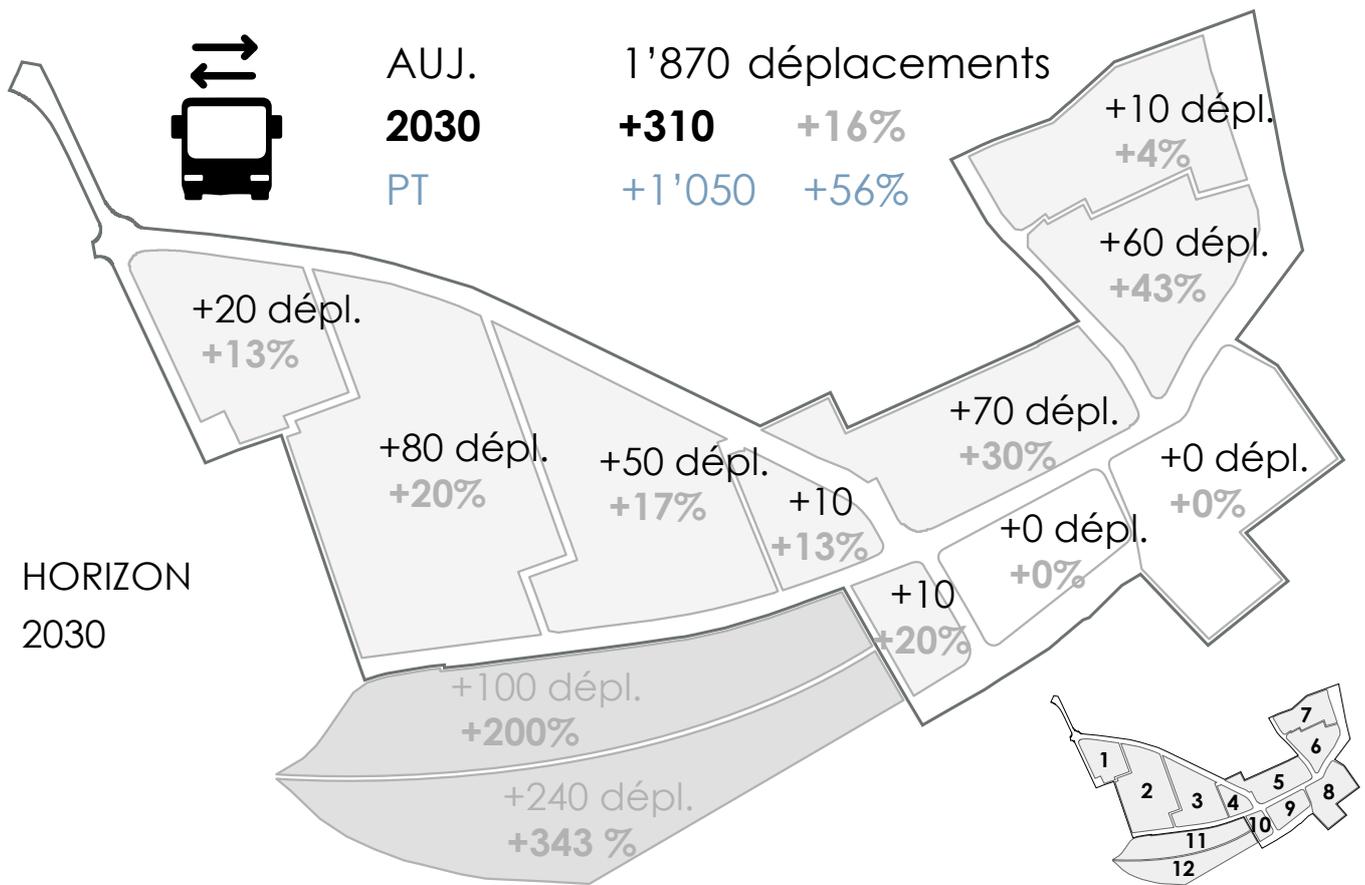
À l'horizon 2030, ce sont environ :

- 1'348 m² de surfaces d'activités (+13%) qui pourraient contribuer à l'animation du centre.
- Le potentiel théorique étant estimé à près de 4'500 m² soit une augmentation de 44% par rapport à la situation actuelle.

Il existe bien, à terme, une opportunité de renforcer le caractère vivant et attractif du secteur d'Onex-Centre.

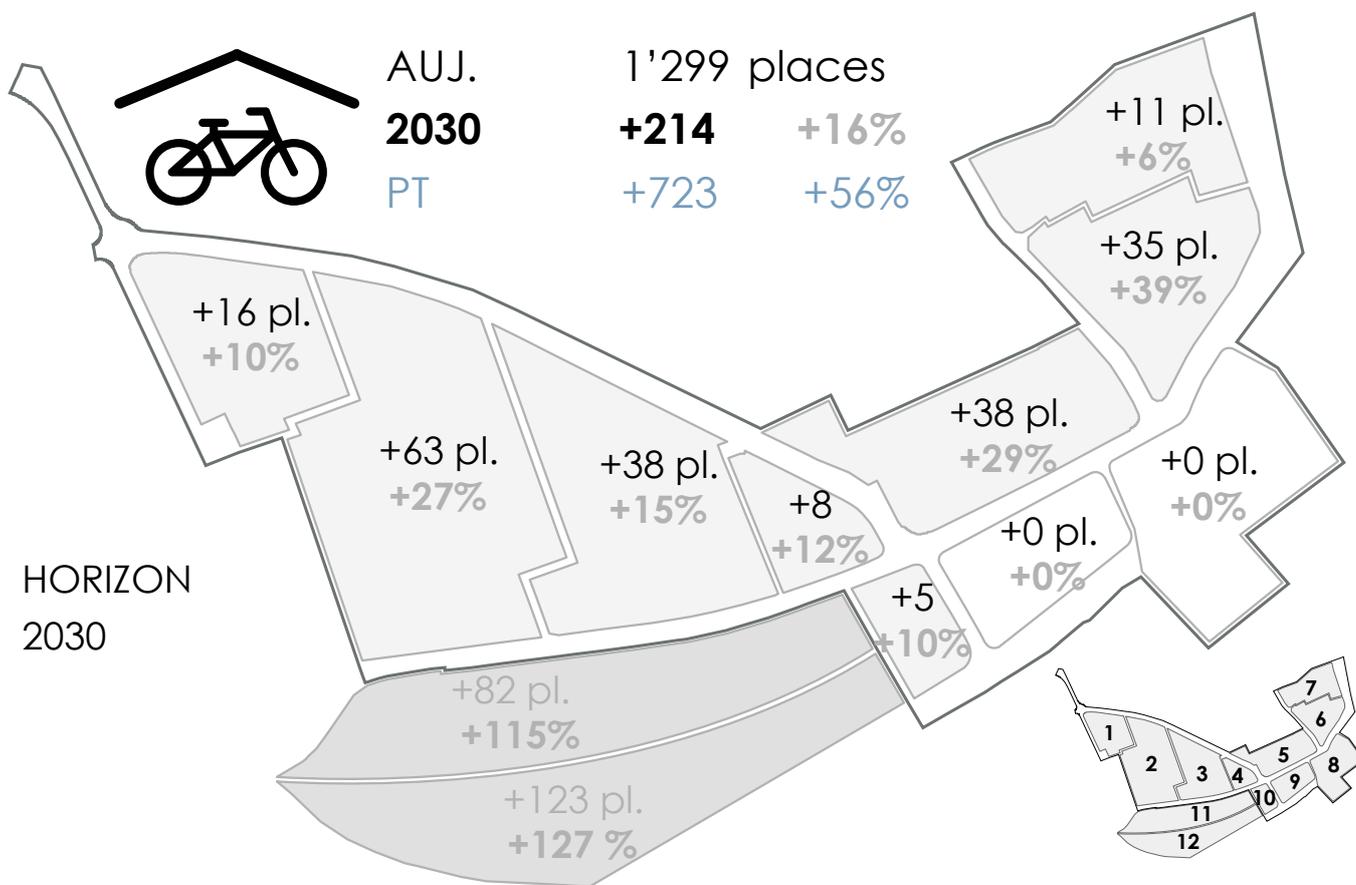
Il est à relever que le secteur « Dode » (sous-périmètre 12 en front de route de Chancy) recèle un potentiel comparable à l'horizon 2030 (+1'448 m² de surface d'activités) et un potentiel théorique de +4'826 m² de surface d'activités.

USAGERS DES TRANSPORTS COLLECTIFS



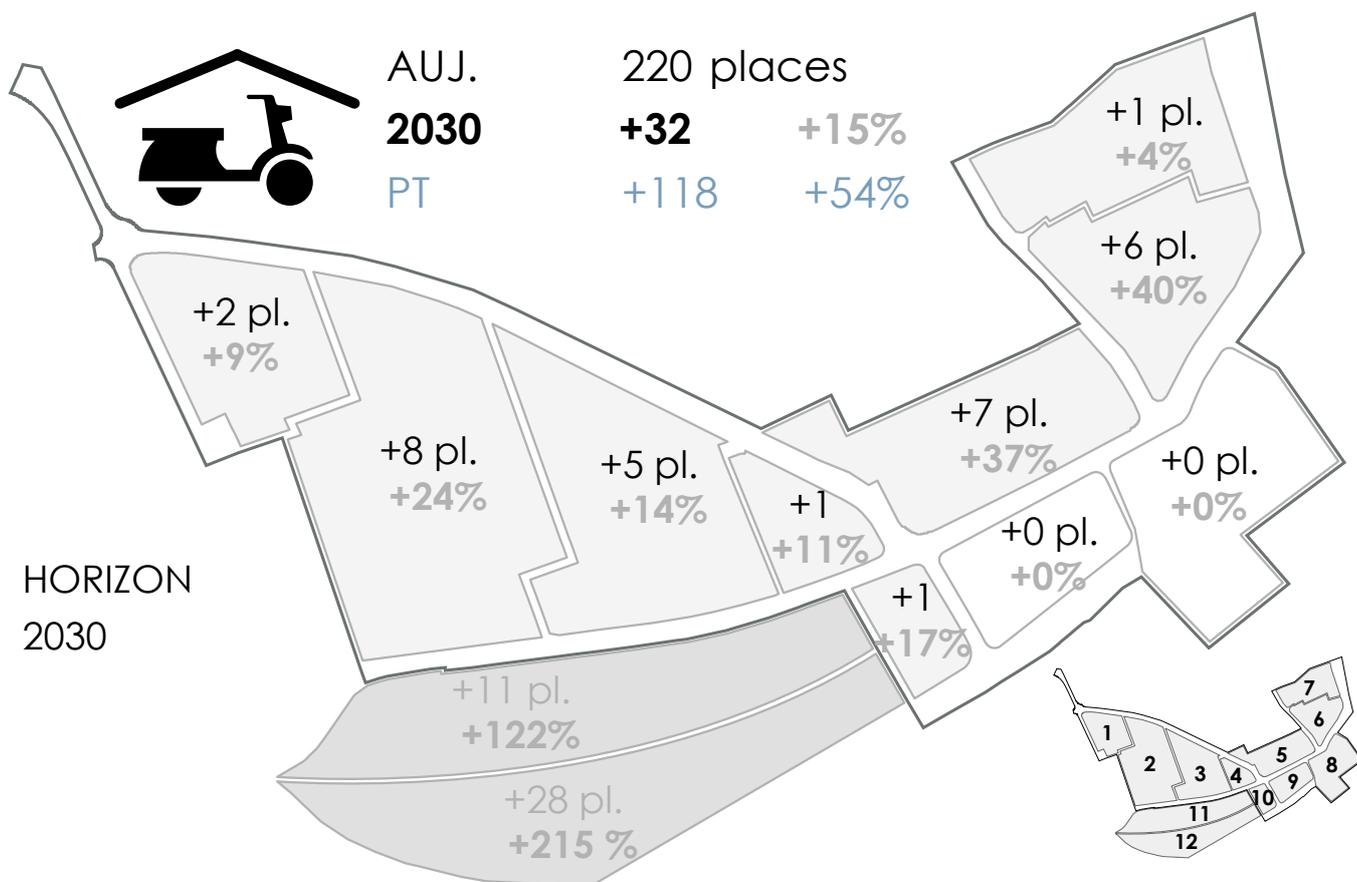
À l'horizon 2030, la réalisation de nouveaux logements et d'activités génère 310 déplacements journaliers en TC. À cela s'ajoute les habitants et employés (SBP actuelles) qui génèrent 1'870 déplacements journaliers TC (part modal TC inchangée), soit un total d'environ 2'180 déplacements (à noter que ce nombre de déplacements est généré sur l'ensemble de la journée et seulement à proximité du périmètre de l'étude). Il est considéré que la majeure partie de ces déplacements se feront via le tram et sur la ligne de bus renforcée.

STATIONNEMENT VÉLOS



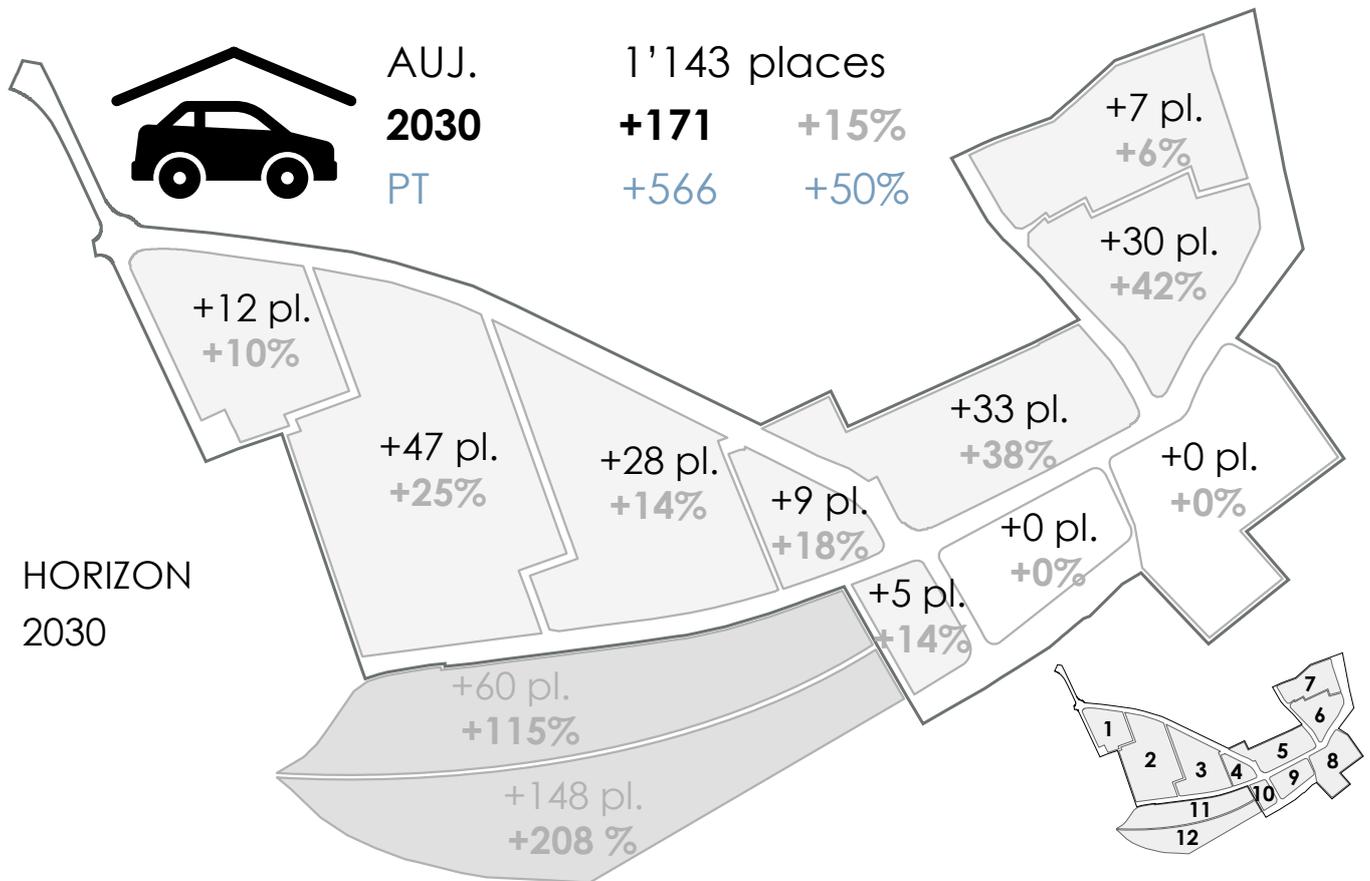
Le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés prévoit pour un facteur 1,5 place vélos par 100 m² de surfaces brutes de plancher SBP pour les logements et 0,5 par 100 m² de SBP pour les emplois. Ainsi le besoin supplémentaire à l'horizon 2030 est de 214 places (nouvelles SBP uniquement).

STATIONNEMENT 2 ROUES MOTORISÉS



Le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés prévoit pour les secteurs 4 et 5 un facteur 0,2 place motos par 100 m² de surfaces brutes de plancher SBP pour les logements et 0,5 par 100 m² de SBP pour les emplois. Ainsi le besoin supplémentaire à l'horizon 2030 est de 32 places motos (nouvelles SBP uniquement).

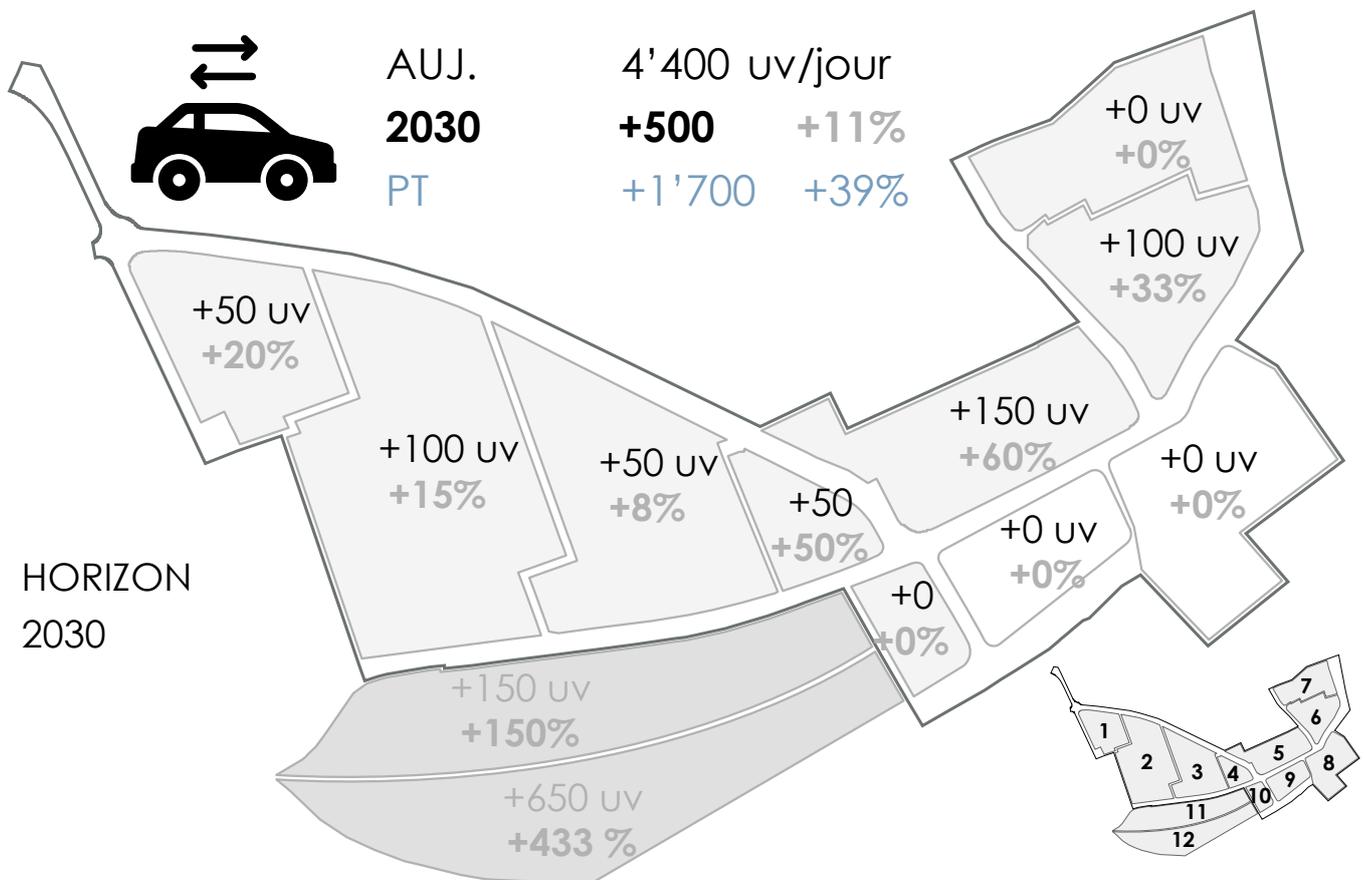
STATIONNEMENT VOITURES



En considérant les ratios de stationnements actuellement en vigueur, à l'horizon 2030, un total de 171 places de voitures supplémentaires sont à prévoir pour subvenir aux besoins des nouveaux développements (nouvelles SBP uniquement). Il s'agit d'une augmentation de 15% par rapport à l'état actuel (estimé sur la base des SBP actuelles). En considérant que les surfaces actuelles sont démolies-reconstruites, le besoin total s'élève à près de 1'314 places (nouvelles SBP + surfaces actuelles).

Dans l'optique d'amélioration de l'offre en transports publics et mobilités douces du secteur, il est proposé d'entamer les réflexions sur une éventuelle réduction du ratio de dimensionnement à considérer. Par exemple, en considérant les valeurs indicatives correspondantes au secteur 4 du règlement genevois, le besoin total s'élève à 1'185 places (nouvelles SBP + surfaces actuelles démolies-reconstruites), soit environ 10% d'écart. En considérant les valeurs indicatives correspondantes au secteur 3, le besoin total s'élève à 912 places (nouvelles SBP + surfaces actuelles démolies-reconstruites), soit plus de 30% de différence par rapport au scénario de référence.

CHARGES DE TRAFIC



Le développement du secteur d'Onex-Centre générera du trafic sur le réseau routier. À ce stade de la réflexion, les calculs se basent sur la méthode des déplacements pour estimer la génération de trafic induite par le projet. Elle considère 4.3 déplacements journaliers par habitant (y compris visiteurs), 5.5 déplacements journaliers pour les activités tertiaires (y compris clients) et 7.5 déplacements journaliers pour les activités commerciales (y compris clients). Les parts modales considérées sont de 35% pour les TIM, 20% pour les TC et 45% pour les MD. Ces hypothèses sont cohérentes avec les grands projets environnants (Bernex, Cherpines, PAV, etc.).

Compte tenu du programme d'urbanisation prévu à l'horizon 2030 (nouvelles SBP + SBP actuelles démolies-reconstruites), la génération de trafic se décompose ainsi :

- Nouvelles SBP : 307 habitants, 28 emplois (bureaux) et 13 emplois (commerces) génèrent un trafic d'environ 500 uv/j
- SBP actuelles : 2'053 habitants et 205 emplois (commerces) génèrent un trafic d'environ 4'400 uv/j (en considérant les nouvelles caractéristiques de mobilité).
- Soit au total, une génération de trafic d'environ 4'900 uv/j.

À l'horizon 2030, le périmètre de l'étude génère 500 uv/j supplémentaires sur le réseau routier.

DISCUSSION DES RÉSULTATS DE L'ANALYSE QUANTITATIVE

Fin 2020, la Ville d'Onex comptait 18'992 habitants. Le passage d'une zone 4B à une zone de développement 4A représente l'équivalent de 460 logements et 1000 habitants supplémentaires, soit une augmentation de la population de 5%. Le potentiel théorique du secteur Dode étant équivalent, c'est un accroissement de la population de 10%, soit 2'000 habitants, qui pourrait prendre place sur les deux secteurs ; respectivement 300 ou 600 habitants à l'horizon 2030.

Ces chiffres sont suffisamment élevés pour qu'ils appellent une vigilance de la part de la Commune et du Canton sur les besoins en équipements : crèches, écoles primaires, écoles secondaires, équipements sportifs, sociaux, culturels, etc. Une fois la MZ adoptée, une réévaluation des besoins scolaires pourrait être envisagée.

Cette augmentation de la population est par contre propice à alimenter une croissance endogène des activités commerciales existantes et futures dans le secteur. Avec un potentiel de 1'350 m² supplémentaires de surfaces d'activités (+13%) à l'horizon 2030 et de 4'500 m² (+44%), les nouveaux résidents contribueront à faire vivre les nouveaux commerces. L'une des clés étant de capitaliser sur la proximité existante en faisant advenir la « ville des agréables distances »

L'image directrice d'Onex-centre n'a pas vocation à détailler finement les analyses de dimensionnement du stationnement et génération de trafic, d'une part, car les hypothèses programmatiques ne sont pas suffisamment solides, et d'autre part, car celle-ci vise avant tout à définir les principes généraux. Néanmoins, les simulations permettent d'obtenir des ordres de grandeur qui devront être précisés ultérieurement par les projets. À ce stade, les résultats montrent une génération de trafic journalier supplémentaire de 500 uv/j sur le réseau routier. Aucun dysfonctionnement majeur n'a été identifié à l'intérieur du périmètre restreint de l'étude du point de vue du fonctionnement. En revanche, les projets devront évaluer les impacts de circulation dans le périmètre élargi, en analysant les carrefours structurants et la capacité résiduelle aux heures de pointe de ceux-ci sur les axes principaux.

Du point de vue de la demande supplémentaire de déplacements en transports publics, celle-ci s'élève à environ 310 déplacements journaliers. Les études et les réflexions sur les projets connexes (GP Bernex, PG Onex, etc.) ont démontré une saturation de la ligne de tram sur la route de Chancy à l'horizon 2030. En effet, le prolongement du tram jusqu'au terminus de Vailly et l'arrivée de la première étape de l'urbanisation de Bernex Nord impliquent une forte augmentation de la demande sur le tram. Celui-ci est saturé aux heures de pointe, et ne permet pas d'absorber une demande supplémentaire sur l'axe. Fort de ce constat, le Canton étudie des pistes d'amélioration de l'offre TC pour répondre à l'ensemble des besoins. Le concept proposé à ce stade est la création d'une alternative de qualité (bus) à cadence urbaine, passant par la route du Grand-Lancy en rabattement sur la gare de Lancy-Pont-Rouge. Cette offre a vocation à décharger le tram en proposant des itinéraires compétitifs en direction du centre-ville et/ou vers la Rive-droite (intermodalité avec le Léman Express). Toutefois, cette nouvelle ligne pourra uniquement être mise en place en réaménageant la route du Grand-Lancy.

Compte tenu du fort développement dans le secteur sud-ouest du Canton, une réorganisation du réseau TC est indispensable pour répondre aux futurs besoins de déplacements.

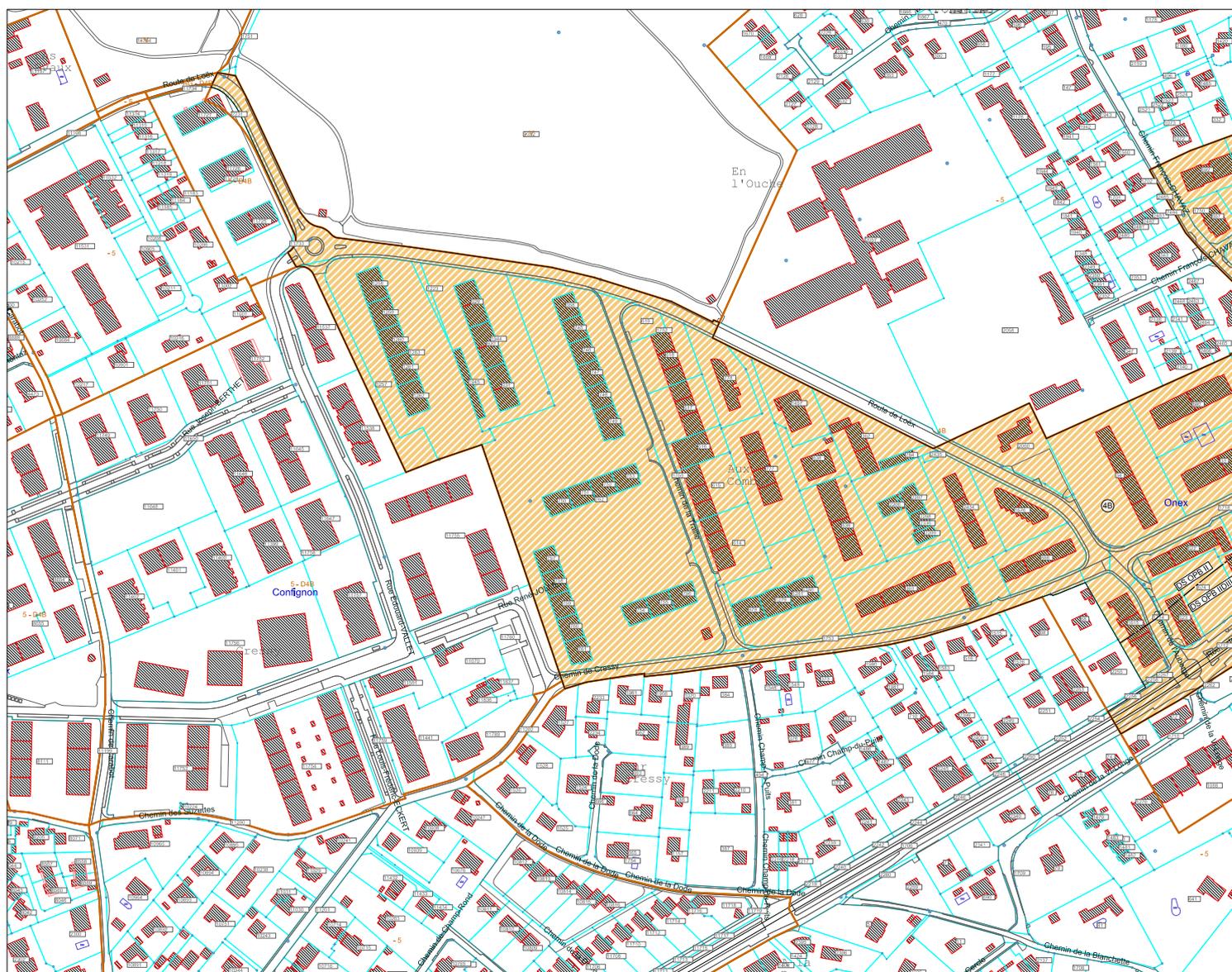
MODIFICATION DES LIMITES DE ZONE N°30'208

Sur la base des éléments d'analyse de la présente étude, le Conseil administratif in corpore a pris la décision, à l'automne 2020, de lancer une procédure de MZ sur l'ensemble du périmètre en zone 4B (à l'exception de deux parcelles N°68 et 2255, voir ci-dessous) en vue d'un déclassement en zone de développement 4A.

L'entier du périmètre de MZ représente une superficie de 166'580 m², actuellement affecté à de la zone ordinaire 4B.

Les parcelles n° 68 et 2255 ont été exclues du périmètre de manière à être incluses dans le périmètre de déclassement de la zone 5 adjacent dit de « la Dode », tel que prévu par le plan guide de la zone villas, approuvé par le Département du territoire en février 2019, ainsi que dans la mise à jour du Plan Directeur Cantonal 2030, adoptée par le Grand Conseil le 10 avril 2019 et approuvée par la Confédération le 18 janvier 2021.

Au moment de la finalisation du présent rapport d'image directrice, la MZ est en cours d'approbation par le Grand Conseil.



En parallèle, un processus de concertation a eu lieu entre novembre 2021 et mai 2022, qui a permis lors de nombreux ateliers, séances d'informations publiques et expositions publiques, de concerter et enrichir l'image directrice par les apports des propriétaires, résident.e.s et usag.ere.s. Un rapport de synthèse de cette concertation est annexé au présent rapport.



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

COMMUNE D'ONEX

Mairie

ONEX

Modification des limites de zones

Lieu-dit "Onex-Centre"

 Zone de développement 4A

Feuille(s) cadastrale n° : 2, 8, 9

 Limite OPB
DS OPB II et DS OPB II III

Parcelle(s) n° : 32, 33, 34, 345, 358, 362, 363, 399, 400, 401, 434, 515, 614, 615, 616, 617, 618, 619 (dép.), 621, 622, 623, 624, (dép.), 625 (dép.), 667, 692, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762 (dép.), 777, 778, 784, 838, 839, 880, 888, 927, 929, 930, 931, 979, 1171, 1223 (dép.), 1257, 1258, 1259, 1260, 1261, 1262, 1263 (dép.), 1279, 1280, 1281 (dép.), 1457, 1575, 1615, 1676, dp 1712 (pour partie), dp 1714, dp 1718, dp 1719 (pour partie), dp 1750 (pour partie), dp 1752 (pour partie), dp 1753, dp 1755, dp 1756 (pour partie), dp 1759 (pour partie), 1944 (dép.), 1945, 1987, 1988, 2032, 2033, 2060, 2206, 2207, 2208, 2209, 2257, 2258, 2263, 2264, 2336 (dép.), 2383, 2434, 2435

 Zone préexistante

ENQUÊTE PUBLIQUE

Adopté par le Conseil d'Etat le : (jj.mm.aaaa)

Visa :

Timbres:

Adopté par le Grand Conseil le : (jj.mm.aaaa)

Loi N° :

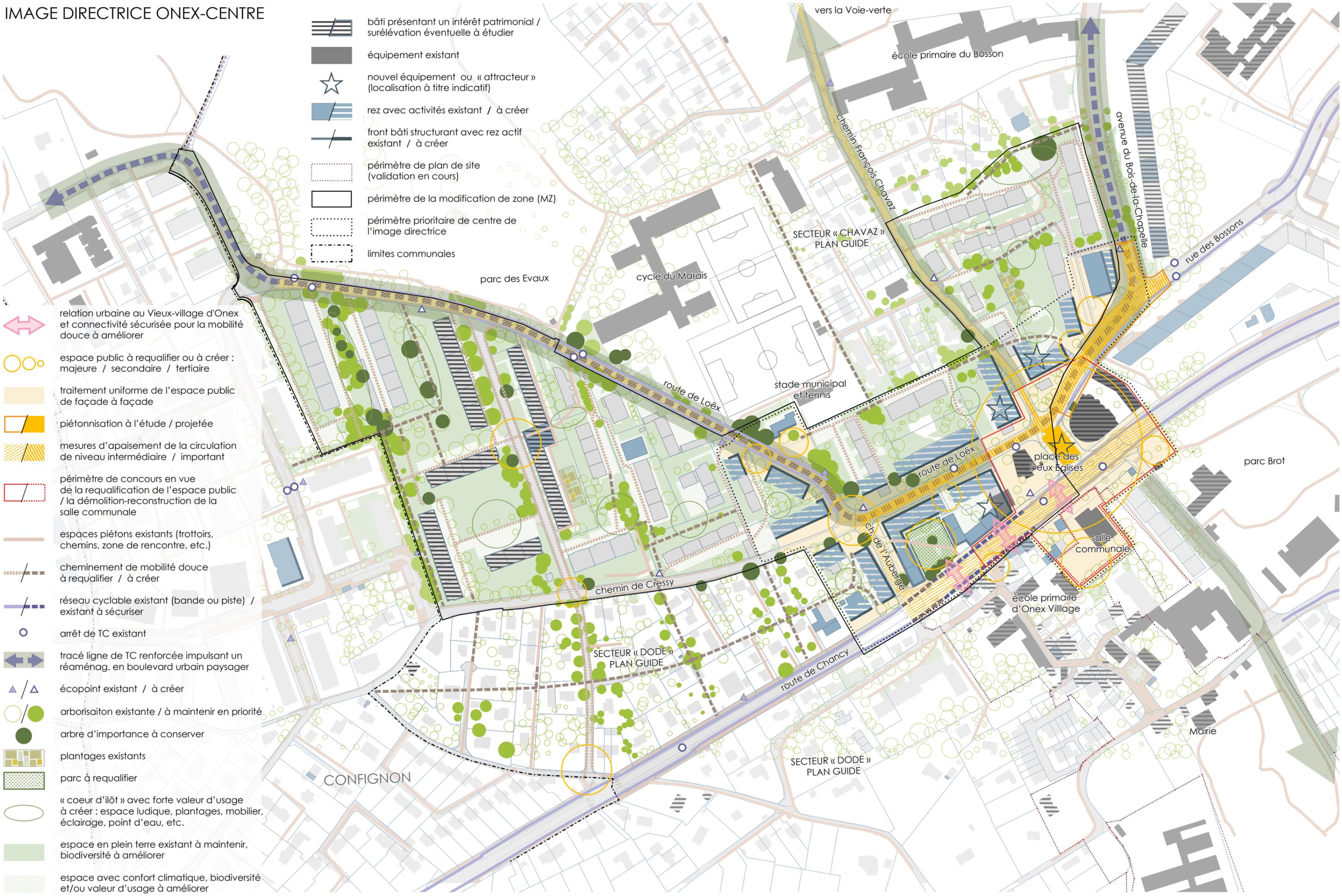
Echelle 1:2500		Date :08.02.2021	
		DessIn : LC	
Modifications			
Indice	Objets	Date	DessIn
	Mise à jour ET	27.05.2021	LC
	Mise à jour ET	17.06.2021	LC

Code GIREC	
Secteur / Sous-secteur statistique	Code alphabétique
31-00-010/030	ONX
Code aménagement (Commune / Quartier)	
527	
Plan N° :	
Archives Internes	30208
Indice	
CDU	
711.6	

IMAGE DIRECTRICE ONEX-CENTRE

-  bâti présentant un intérêt patrimonial / surélévation éventuelle à étudier
-  équipement existant
-  nouvel équipement ou « attracteur » (localisation à titre indicatif)
-  rez avec activités existant / à créer
-  front bâti structurant avec rez actif existant / à créer
-  périmètre de plan de site (validation en cours)
-  périmètre de la modification de zone (MZ)
-  périmètre prioritaire de centre de l'image directrice
-  limites communales

-  relation urbaine au Vieux-village d'Onex et connectivité sécurisée pour la mobilité douce à améliorer
-  espace public à requalifier ou à créer : majeure / secondaire / tertiaire
-  traitement uniforme de l'espace public de façade à façade
-  piétonnisation à l'étude / projetée
-  mesures d'apaisement de la circulation de niveau intermédiaire / important
-  périmètre de concours en vue de la requalification de l'espace public / la démolition-reconstruction de la salle communale
-  espaces piétons existants (trottoirs, chemins, zone de rencontre, etc.)
-  cheminement de mobilité douce à requalifier / à créer
-  réseau cyclable existant (bande ou piste) / existant à sécuriser
-  arrêt de TC existant
-  tracé ligne de TC renforcée impulsant un réaménagement en boulevard urbain paysager
-  écopoint existant / à créer
-  arborisation existante / à maintenir en priorité
-  arbre d'importance à conserver
-  plantages existants
-  parc à requalifier
-  « coeur d'îlot » avec forte valeur d'usage à créer : espace ludique, plantages, mobilier, éclairage, point d'eau, etc.
-  espace en plein terre existant à maintenir, biodiversité à améliorer
- espace avec confort climatique, biodiversité et/ou valeur d'usage à améliorer
- corridor biologique à favoriser



échelle 1:3000
 source : SITG 2020
 version 23.09.2022



acau architecture sa
 CITEC Ingénieurs Conseils SA
 VIMADE architectes paysagistes

ANNEXES

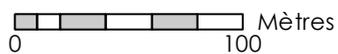
ANALYSE QUANTITATIVE SECTEUR PAR SECTEUR

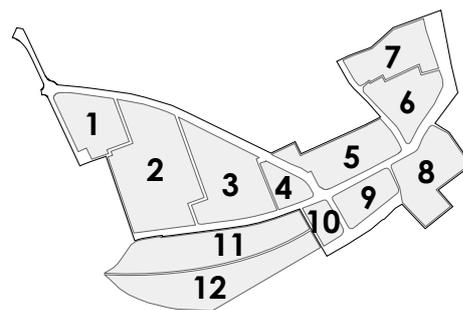
1

surface sous-périmètre : 14 536 m²

SCENARIO 4B > D4A

		LOGEMENTS & ACTIVITES					MOBILITE				
		Habitants	Logem./ activités	SBP (m2)	IUS	%	Flux routiers	Statio. TIM	Statio. 2RM	Statio. Vélos	Dépl. TC
Existant	logements	202	118	10 900				120	22	164	
	activités		0	0				0	0	0	
	Total	202	118	10 900	0,75		250	120	22	164	160
Horizon 2030	logements	+ 24	+ 11	+ 1 091		+ 12%		+ 12	+ 2	+ 16	
	<i>(hors centre)</i> Total			+ 1 091	0,82	+ 10%	+ 50	+ 12	+ 2	+ 16	+ 20
Potentiel théorique	logements	+ 80	+ 36	+ 3 636		+ 40%		+ 40	+ 7	+ 55	
	<i>(hors centre)</i> Total			+ 3 636	1,00	+ 33%	+ 100	+ 40	+ 7	+ 55	+ 70





2

surface sous-périmètre : 36 612 m²

SCENARIO SURELEVATIONS

		LOGEMENTS & ACTIVITES					MOBILITE				
		Habitants	Logem./ activités	SBP (m2)	IUS	%	Flux routiers	Statio. TIM	Statio. 2RM	Statio. Vélos	Dépl. TC
Existant	logements	510	242	15 500				171	31	233	
	activités		2	500				18	3	3	
	Total	510	244	16 000	0,44		650	189	34	236	410
Horizon 2030	logements	+ 93	+ 42	+ 4 229		+ 18%		+ 47	+ 8	+ 63	
	<i>(hors centre)</i>										
	Total			+ 4 229	0,54	+ 23%	+ 100	+ 47	+ 8	+ 63	+ 80
Potentiel théorique	logements	+ 310	+ 141	+ 14 096		+ 61%		+ 155	+ 28	+ 211	
	<i>(hors centre)</i>										
	Total			+ 14 096	0,82	+ 88%	+ 350	+ 155	+ 28	+ 211	+ 270

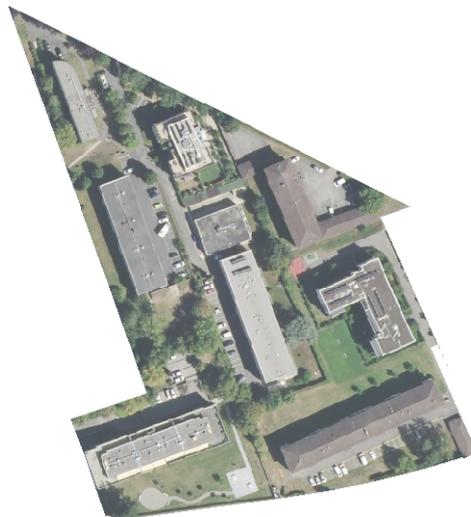


3

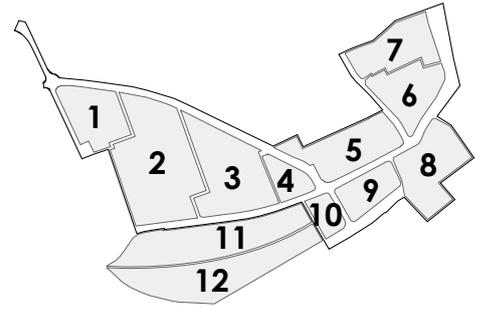
surface sous-périmètre : 24 750 m²

SCENARIO 4B > D4A

		LOGEMENTS & ACTIVITES					MOBILITE				
		Habitants	Logem./ activités	SBP (m2)	IUS	%	Flux routiers	Statio. TIM	Statio. 2RM	Statio. Vélos	Dépl. TC
Existant	logements	367	173	16 350				180	33	245	
	activités		1	650				23	4	4	
	Total			17 000	0,69		600	203	37	249	300
Horizon 2030	logements	+ 55	+ 25	+ 2 520		+ 15%		+ 28	+ 5	+ 38	
	<i>(hors centre)</i>										
	Total			+ 2 520	0,76	+ 11%	+ 50	+ 28	+ 5	+ 38	+ 50
Potentiel théorique	logements	+ 185	+ 84	+ 8 400		+ 50%		+ 92	+ 17	+ 126	
	<i>(hors centre)</i>										
	Total			+ 8 400	1,00	+ 46%	+ 200	+ 92	+ 17	+ 126	+ 160



0 100 Mètres



4

surface sous-périmètre : 6 585 m²

SCENARIO 4B > D4A

		LOGEMENTS & ACTIVITES					MOBILITE				
		Habitants	Logem./ activités	SBP (m2)	IUS	%	Flux routiers	Statio. TIM	Statio. 2RM	Statio. Vélos	Dépl. TC
Existant	logements	98	57	4 450				49	9	67	
	activités		0	0				0	0	0	
	Total			4 450	0,68		100	49	9	67	80
Horizon 2030	logements	+ 11	+ 5	+ 512		+ 12%		+ 6	+ 1	+ 8	
	activités			+ 128				+ 3	+ 0	+ 0	
	Total			+ 641	0,77	+ 14%	+ 50	+ 9	+ 1	+ 8	+ 10
Potentiel théorique	logements	+ 38	+ 17	+ 1 708		+ 38%		+ 19	+ 3	+ 26	
	activités			+ 427				+ 10	+ 2	+ 2	
	Total			+ 2 135	1,00	+ 48%	+ 100	+ 29	+ 5	+ 28	+ 50



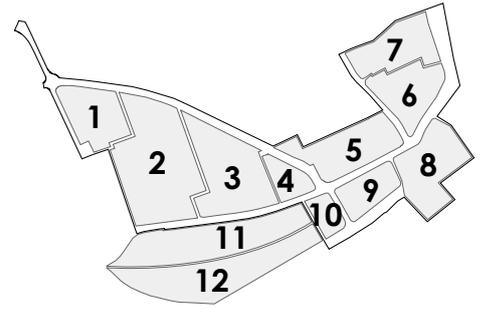
5

surface sous-périmètre : 18 734 m²

**SCENARIO
4B > D4A**

		LOGEMENTS & ACTIVITES					MOBILITE				
		Habitants	Logem./ activités	SBP (m2)	IUS	%	Flux routiers	Statio. TIM	Statio. 2RM	Statio. Vélos	Dépl. TC
Existant	logements	211	110	8 750				79	18	131	
	activités		1	250				7	1	1	
	Total			9 000	0,48		250	86	19	132	170
Horizon 2030	logements	+ 53	+ 24	+ 2 396		+ 25%		+ 22	+ 5	+ 36	
	activités			+ 599		+ 240%		+ 11	+ 2	+ 2	
	Total			+ 2 995	0,63	+ 31%	+ 150	+ 33	+ 7	+ 38	+ 70
Potentiel théorique	logements	+ 176	+ 80	+ 7 987		+ 83%		+ 72	+ 16	+ 120	
	activités			+ 1 997				+ 38	+ 10	+ 10	
	Total			+ 9 984	1,00	+ 108%	+ 450	+ 110	+ 26	+ 130	+ 220





6

surface sous-périmètre : 14 735 m²

SCENARIO 4B > D4A

		LOGEMENTS & ACTIVITES					MOBILITE				
		Habitants	Logem./ activités	SBP (m2)	IUS	%	Flux routiers	Statio. TIM	Statio. 2RM	Statio. Vélos	Dépl. TC
Existant	logements	153	67	5 650				51	11	85	
	activités		4	725				20	4	4	
	Total			6 375	0,43		300	71	15	89	140
Horizon 2030	logements	+ 48	+ 22	+ 2 180		+ 31%		+ 20	+ 4	+ 33	
	activités			+ 545		+ 75%		+ 10	+ 2	+ 2	
	Total			+ 2 726	0,43		+ 100	+ 30	+ 6	+ 35	+ 60
Potentiel théorique	logements	+ 160	+ 73	+ 7 268		+ 105%		+ 65	+ 15	+ 109	
	activités			+ 1 817		+ 333%		+ 35	+ 10	+ 10	
	Total			+ 9 085	1,00	+ 131%	+ 400	+ 100	+ 25	+ 119	+ 200

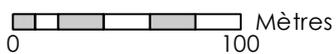


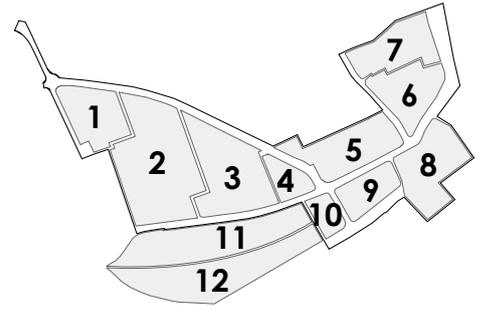
7

surface sous-périmètre : 14 801 m²

SCENARIO 4B > D4A

		LOGEMENTS & ACTIVITES					MOBILITE				
		Habitants	Logem./ activités	SBP (m2)	IUS	%	Flux routiers	Statio. TIM	Statio. 2RM	Statio. Vélos	Dépl. TC
Existant	logements	297	152	12 351				111	25	185	
	activités		0	0				0	0	0	
	Total			12 351	0,83		300	111	25	185	230
Horizon 2030	logements	+ 16	+ 7	+ 735		+ 5%		+ 7	+ 1	+ 11	
	<i>(hors centre)</i>							+ 0	+ 0	+ 0	
	Total			+ 735	0,88	+ 6%	+ 0	+ 7	+ 1	+ 11	+ 10
Potentiel théorique	logements	+ 54	+ 25	+ 2 450		+ 18%		+ 22	+ 5	+ 37	
	<i>(hors centre)</i>							+ 0	+ 0	+ 0	
	Total			+ 2 450	1,00	+ 20%	+ 50	+ 22	+ 5	+ 37	+ 50





8

surface sous-périmètre : 20 522 m²

SCENARIO STATUS QUO

		LOGEMENTS & ACTIVITES					MOBILITE				
		Habitants	Logem./activités	SBP (m2)	IUS	%	Flux routiers	Statio. TIM	Statio. 2RM	Statio. Vélos	Dépl. TC
Existant	logements	10	3	500			5	1	8		
	activités	0	3	3 500			98	18	18		
	Total			4 000	0,19		750	103	19	26	100
Horizon 2030	logements	+ 0	+ 0	+ 0		+ 0%	+ 0	+ 0	+ 0		
	activités	+ 0	+ 0	+ 0		+ 0%	+ 0	+ 0	+ 0		
	Total			+ 0	0,19	+ 0%	+ 0	+ 0	+ 0	+ 0	+ 0
Potentiel théorique	logements	+ 0	+ 0	+ 0		+ 0%	+ 0	+ 0	+ 0		
	activités	+ 0	+ 0	+ 0		+ 0%	+ 0	+ 0	+ 0		
	Total			+ 0	0,19	+ 0%	+ 0	+ 0	+ 0	+ 0	



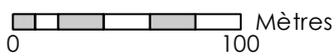
9

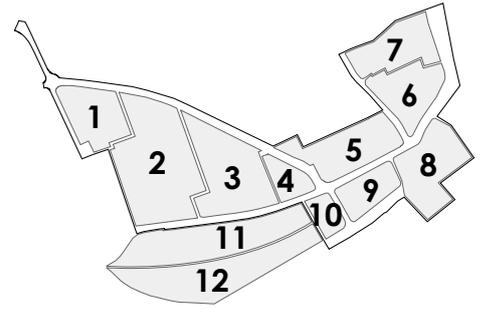
surface sous-périmètre : 7 540 m²

SCENARIO

4B > D4A (IUS déjà atteint)

		LOGEMENTS & ACTIVITES					MOBILITE				
		Habitants	Logem./ activités	SBP (m2)	IUS	%	Flux routiers	Statio. TIM	Statio. 2RM	Statio. Vélos	Dépl. TC
Existant	logements	143	60	5 350				48	11	80	
	activités		7	4 600				129	23	23	
	Total			9 950	1,32		1 100	177	34	103	230
Horizon 2030	logements	+ 0	+ 0	+ 0		+ 0%		+ 0	+ 0	+ 0	
	activités			+ 0		+ 0%		+ 0	+ 0	+ 0	
	Total			+ 0	1,32	+ 0%	+ 0	+ 0	+ 0	+ 0	+ 0
Potentiel théorique	logements	+ 0	+ 0	+ 0		+ 0%		+ 0	+ 0	+ 0	
	activités			+ 0		+ 0%		+ 0	+ 0	+ 0	
	Total			+ 0	1,32	+ 0%	+ 0	+ 0	+ 0	+ 0	+ 0





10

surface sous-périmètre : 4 468 m²

SCENARIO 4B > D4A

		LOGEMENTS & ACTIVITES					MOBILITE				
		Habitants	Logem./ activités	SBP (m2)	IUS	%	Flux routiers	Statio. TIM	Statio. 2RM	Statio. Vélos	Dépl. TC
Existant	logements	62	24	3 200				35	6	48	
	activités		0	0				0	0	0	
	Total			3 200	0,72		100	35	6	48	50
Horizon 2030	logements	+ 7	+ 3	+ 304		+ 11%		+ 3	+ 1	+ 5	
	activités			+ 76				+ 2	+ 0	+ 0	
	Total			+ 380	0,80	+ 12%	+ 0	+ 5	+ 1	+ 5	+ 10
Potentiel théorique	logements	+ 22	+ 10	+ 1 014		+ 36%		+ 11	+ 2	+ 15	
	activités			+ 254				+ 6	+ 2	+ 2	
	Total			+ 1 268	1,00	+ 40%	+ 50	+ 17	+ 4	+ 17	+ 30



11 Dode (pour information)

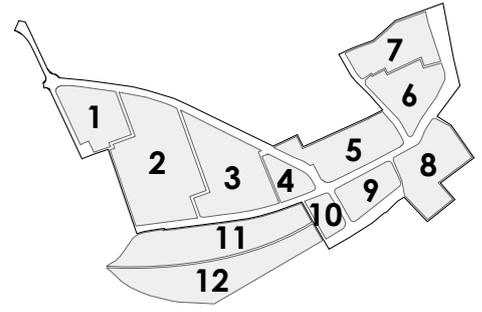
surface sous-périmètre : 22 949 m²

SCENARIO 5 > D4A

		LOGEMENTS & ACTIVITES					MOBILITE				
		Habitants	Logem./ activités	SBP (m2)	IUS	%	Flux routiers	Statio. TIM	Statio. 2RM	Statio. Vélos	Dépl. TC
Existant	logements	63	26	4 700				52	9	71	
	activités		0	0				0	0	0	
	Total			4 700	0,20		100	52	9	71	50
Horizon 2030	logements	+ 120	+ 55	+ 5 475		+ 191%		+ 60	+ 11	+ 82	
	<i>(hors centre)</i>							+ 0	+ 0	+ 0	
	Total			+ 5 475	0,44	+ 116%	+ 150	+ 60	+ 11	+ 82	+ 100
Potentiel théorique	logements	+ 401	+ 182	+ 18 249		+ 637%		+ 201	+ 35	+ 274	
	<i>(hors centre)</i>							+ 0	+ 0	+ 0	
	Total			+ 18 249	1,00	+ 388%	+ 450	+ 201	+ 35	+ 274	+ 340



0 100 Mètres



12 Dode (pour information)

surface sous-périmètre : 28 735 m²

SCENARIO 5 > D3

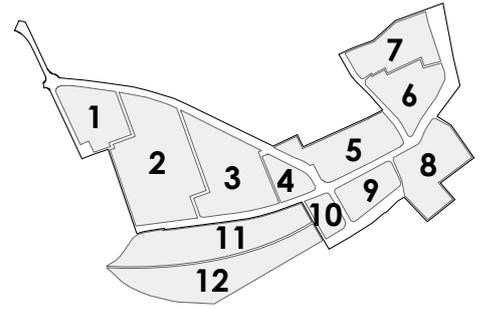
		LOGEMENTS & ACTIVITES					MOBILITE				
		Habitants	Logem./ activités	SBP (m2)	IUS	%	Flux routiers	Statio. TIM	Statio. 2RM	Statio. Vélos	Dépl. TC
Existant	logements	93	33	6 450				71	13	97	
	activités		0	0				0	0	0	
	Total			6 450	0,22		150	71	13	97	70
Horizon 2030	logements	+ 191	+ 87	+ 8 686		+ 205%		+ 80	+ 14	+ 109	
	activités			+ 1 448				+ 68	+ 14	+ 14	
	Total			+ 10 134	0,58	+ 157%	+ 600	+ 148	+ 28	+ 123	+ 240
Potentiel théorique	logements	+ 637	+ 290	+ 28 953		+ 685%		+ 265	+ 48	+ 362	
	activités			+ 4 826				+ 227	+ 48	+ 48	
	Total			+ 33 779	1,40	+ 524%	+ 2 100	+ 492	+ 96	+ 410	+ 810



TOTAL SECTEURS (sans Dode)

surface sous-périmètre : 163 283 m²

		LOGEMENTS & ACTIVITES					MOBILITE				
		Habitants	Logem./ activités	SBP (m2)	IUS	%	Flux routiers	Statio. TIM	Statio. 2RM	Statio. Vélos	Dépl. TC
Existant	logements	2 053	1 006	83 001				848	167	1 246	
	activités	0	18	10 225				295	53	53	
	Total			93 226	0,57		4 400	1 143	220	1 299	1 870
Horizon 2030	logements	+ 307	+ 140	+ 13 968		+ 15%		+ 144	+ 28	+ 210	
	activités			+ 1 348		+ 13%		+ 27	+ 4	+ 4	
	Total			+ 15 316	0,66	+ 16%	+ 500	+ 171	+ 32	+ 214	+ 310
Potentiel théorique	logements	+ 1 024	+ 466	+ 46 560		+ 50%		+ 477	+ 94	+ 699	
	activités			+ 4 494		+ 44%		+ 89	+ 24	+ 24	
	Total			+ 51 054	0,88	+ 55%	+ 1 700	+ 566	+ 118	+ 723	+ 1 050



TOTAL SECTEURS (avec Dode)

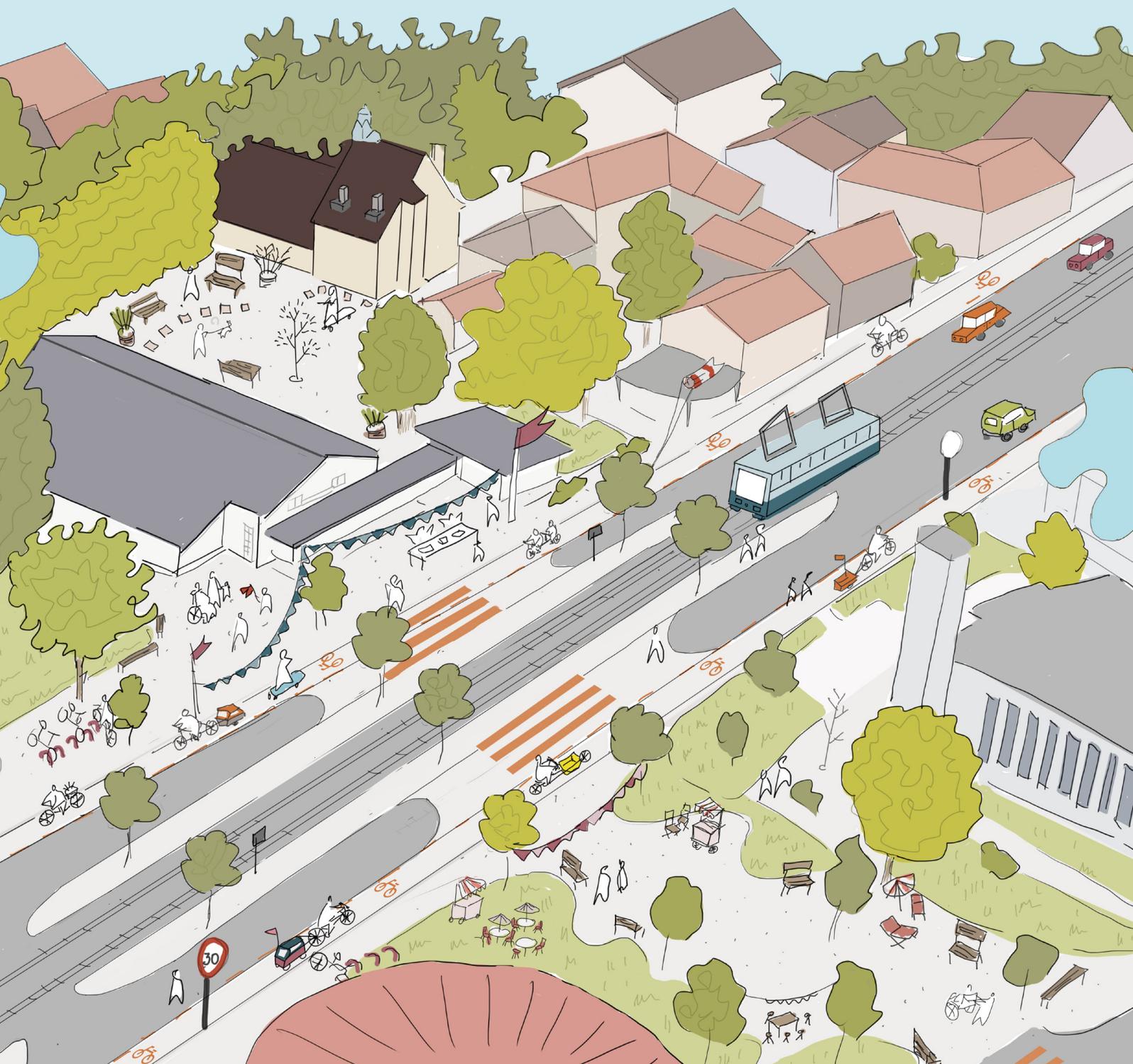
surface sous-périmètre : 214 967 m²

		LOGEMENTS & ACTIVITES					MOBILITE				
		Habitants	Logem.	SBP (m2)	IUS	%	Flux routiers	Statio. TIM	Statio. 2RM	Statio. Vélos	Usagers TC
Existant	logements	2 209	1 065	94 151				972	189	1 414	
	activités			10 225				295	53	53	
	Total			104 376	0,49		4 650	1 267	242	1 467	1 990
Horizon 2030	logements	+ 619	+ 281	+ 28 129		+ 28%		+ 285	+ 52	+ 401	
	activités			+ 2 796		+ 27%		+ 94	+ 18	+ 18	
	Total			+ 30 925	0,63	+ 30%	+ 1 250	+ 379	+ 70	+ 419	+ 650
Potentiel théorique	logements	+ 2 063	+ 938	+ 93 762		+ 93%		+ 942	+ 176	+ 1 335	
	activités			+ 9 320		+ 91%		+ 316	+ 72	+ 72	
	Total			+ 103 082	0,97	+ 99%	+ 4 250	+ 1 258	+ 248	+ 1 407	+ 2 200

ONEX-CENTRE

DÉMARCHE DE CONCERTATION | SEPTEMBRE 2021-AVRIL 2022

RESTITUTION



Démarche de concertation pour le projet “Onex-Centre”

urbz

25 chemin des Crêts

1209, Genève

Suisse

+41 22 347 8787

contact@urbz.net

www.urbz.ch

Pour

Ville d'Onex

Rédigé par

Jérémy Pillet

Franka Kling

Matias Echanove

Illustration et mise en page

Karina Armanda

Shweta Jangir

Avril 2022

TABLE DES MATIÈRES

Synthèse analytique	4
Contexte	8
Image directrice Onex-Centre	8
Démarche de concertation	9
Objectifs	9
Événements et temporalité	10
Approche méthodologique	14
Thématiques	15
Centralité	16
Animation des rez et commerces	20
Mobilité	24
Espaces communs	30
Renouvellement du tissu bâti	34
Spatialisation des enjeux	38
Recommandations et prochaines étapes	40
Prendre un parti fort pour la mobilité et le centre	40
Une centralité à créer ensemble	40
Impliquer les jeunes dans le futur quartier	40
Aller de l'avant !	40
La concertation doit continuer	40
Conditionner les rénovations/surélévations	41
Envisager différemment les surélévations	41
La route de Chancy comme couture pour Onex	41
Limiter les déplacements en voiture	41
L'accessibilité aux Evaux : un geste fort	42
Prochaines étapes	43
Annexes	44

SYNTHÈSE ANALYTIQUE

UNE PLACE AU CENTRE D'ONEX

La place des Deux-Églises a un potentiel catalyseur dans **la création d'une identité commune**. La place joue déjà le rôle de centre communal le jour du marché, sa qualité d'espace public central et fédérateur pourrait être maintenue au-delà du marché hebdomadaire, lui permettant de devenir un **pôle central d'Onex**. Son animation et son réaménagement permettront à la place de devenir un lieu **intergénérationnel** et apaisé qui renforce le bien-être de la population.

DYNAMISER ONEX-CENTRE

L'implantation d'espaces d'activités économiques et sociales dans les rez-de-chaussée des immeubles dynamise le centre et augmente l'attractivité des commerces de proximité existants. Ces vecteurs **pérennisent le centre, augmentent le passage, la visibilité et créent des possibilités de mutualisation** des services. La mixité et la synergie entre les commerces et les espaces communs est fondamentale, tout autant que favoriser l'accès à ces nouveaux espaces aux artisans et commerçant.e.s onésien.ne.s. Les commerces de proximité réduisent la dépendance à la voiture pour les achats du quotidien.

IMPLIQUER LES JEUNES

Intégrer les jeunes dans la mutation d'Onex-Centre pour créer un quartier apaisé où ils se sentent bien. Cette intégration passe par la mise en place **d'espaces de socialisation, d'expression et d'expérimentation** dans lesquels les jeunes peuvent se retrouver et trouver des soutiens pour leurs projets et leurs soucis.

LA TRANSFORMATION DU BÂTI, UNE OPPORTUNITÉ POUR LA DURABILITÉ ET LA QUALITÉ DE VIE

Les habitant.es se sentent bien à Onex; les potentielles surélévations, densifications et rénovations des bâtiments font craindre une perte de qualité de vie, une augmentation trop importante des loyers et des nuisances durant la période des travaux. Ce renouvellement est toutefois perçu comme une opportunité pour mettre aux normes les bâtiments, **de rendre viable la création de nouveaux espaces communs** en intérieur ou extérieur, de réduire l'empreinte carbone et de limiter les îlots de chaleur. La construction de parkings souterrains réduirait la présence des voitures en surface et offrirait de nouveaux espaces et paysages aux habitant.e.s.

DES INITIATIVES POUR ANIMER LE VIVRE-ENSEMBLE DANS LE QUARTIER

La vie de quartier passe par un aménagement adéquat des espaces entre immeubles et des rez-de-chaussée, une gestion commune et une animation de proximité qui profite à tous et toutes. L'activation des espaces communs, intergénérationnels facilite **le pouvoir d'agir des habitant.e.s**. La qualité de vie passe par la préservation, l'agrandissement, l'aménagement et l'animation d'espaces verts au pied des immeubles. Ce vivre ensemble est mis en place et s'accompagne de dispositifs pour réguler la vie en communauté. Une charte d'utilisation des espaces entre immeubles, un contrat de quartier basé sur le modèle de coopérative d'habitation sont des propositions qui vont dans ce sens.

UN CONCEPT DE GESTION DU TRAFIC

Résoudre les problèmes de circulation au centre ne doit pas en créer d'autres ailleurs. Si le centre devient plus attractif, la crainte est aussi de voir plus de voitures. Les Onésien.ne.s souhaitent **un concept clair sur la circulation**. Le trafic de transit est une source importante de nuisances, mais les déplacements au sein du quartier par les habitant.e.s pour les achats, le travail et les loisirs ont également un impact sur le trafic.

UNE VISION POUR LES EVAUX

L'accès au Parc des Evaux doit limiter la congestion sur les axes connexes et mettre en valeur cette ressource de la commune. Les problèmes de trafic ne doivent pas être déplacés sur un autre axe. Cependant, l'idée d'une navette pour les personnes se rendant aux Evaux peine à convaincre.

AMÉLIORER LES AXES CYCLABLES

Il est primordial de **sécuriser les espaces pour les piétons et cyclistes** et de séparer les modes actifs, les transports en commun et le transport individuel motorisé. Une signalétique adaptée (couleurs, revêtement différencié, différence de niveaux) et une dissociation des modes de déplacement sont souhaités. Cela implique notamment de favoriser la mobilité douce, pour pouvoir se déplacer de manière aisée, sans détours, sur des pistes cyclables qui connectent les quartiers.

RENFORCER LES TRANSPORTS EN COMMUN

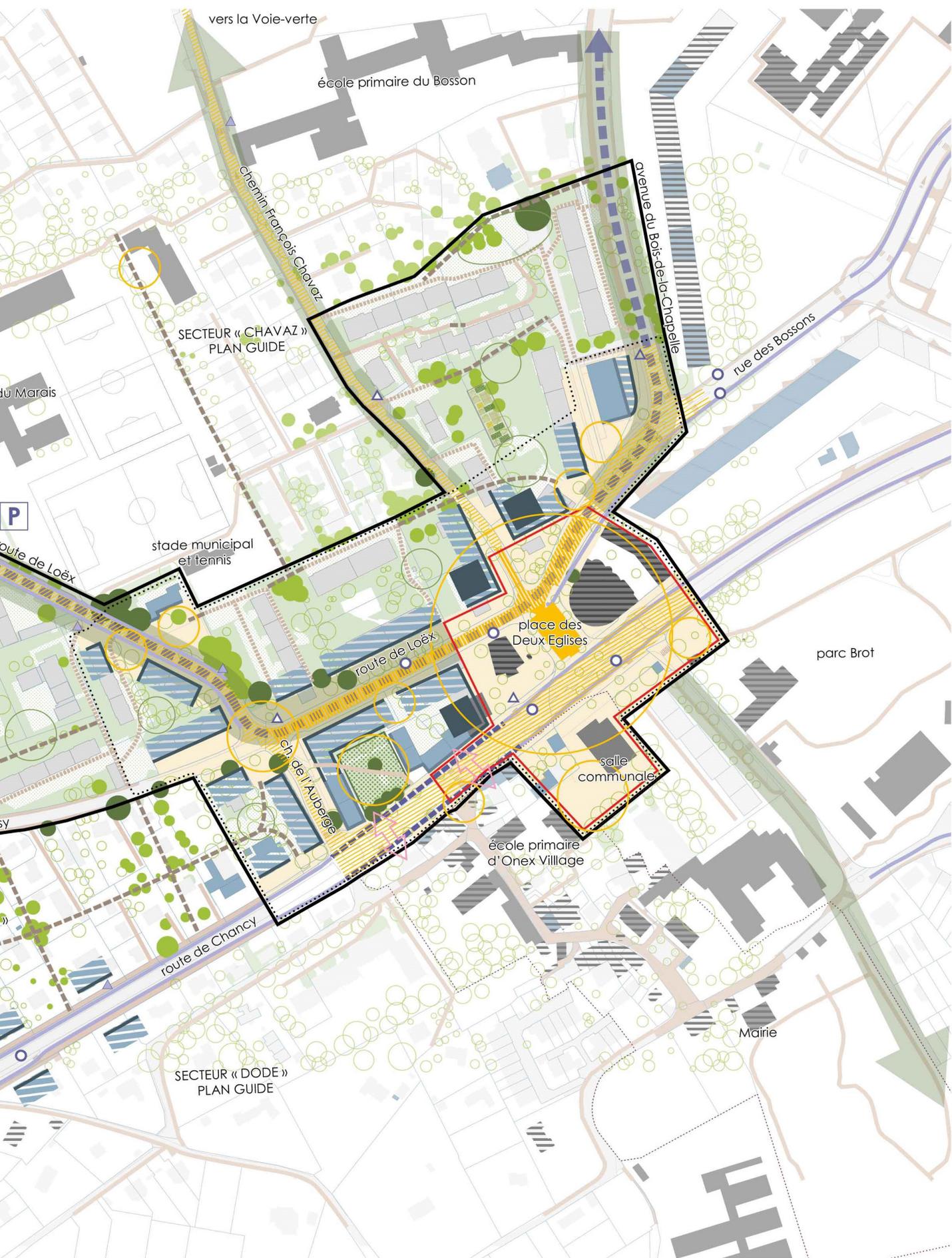
La réduction de la place de la voiture dans l'espace public est fondamentale, mais les propositions divergent. La dangerosité de la cohabitation entre mode doux et voitures renforce le **besoin d'alternatives** à la domination des transports individuels motorisés. La majorité fait part de la trop grande occupation de l'espace public par les voitures, alors que d'autres estiment que cela a toujours fait partie du paysage urbain. **Inciter les personnes à laisser leur voiture passe par une offre performante en transport public** avec une capacité à même de répondre à la croissance démographique du futur d'Onex-Centre. Des transports en commun performants doivent s'accompagner d'un **développement de la multimodalité** avec des stations vélos proches des arrêts.

RENDRE LE CENTRE D'ONEX ATTRACTIF POUR LES MODES ACTIFS

Rendre l'espace public du centre aux piéton.ne.s et aux modes actifs permettrait de gagner en attractivité pour les commerces de proximité. Certains espaces sont considérés comme prioritaires, notamment la traversée de la route de Chancy et la place des Deux-Églises. Un centre attractif passe aussi par des aménagements qui **invitent à la marche à pied**.

IMAGE DIRECTRICE ONEX-CENTRE





SECTEUR « CHAVAZ »
PLAN GUIDE

SECTEUR « DODE »
PLAN GUIDE

échelle 1:3000
source : SITG 2020
version 20.07.2021



acau architecture sa
CITEC Ingénieurs Conseils SA
VIMADE architectes paysagistes

CONTEXTE

IMAGE DIRECTRICE ONEX-CENTRE

Le projet Onex-Centre s'inscrit dans le cadre de la politique de densification en milieu urbain. Les espaces publics et les bâtiments d'"Onex-Centre", construits entre le milieu des années 1950 et le début des années 1970, sont en train de devenir obsolètes et ont peu changé depuis. De plus, le manque d'aménagement des espaces publics et leur caractère fortement axé sur la voiture ont entraîné une valeur d'usage faible et relativement inégale. Actuellement, il existe une possibilité de renouvellement du tissu urbain et des espaces publics grâce à un changement de zone en cours, lancé à l'initiative de la Commune. Parallèlement à ce potentiel de revalorisation des zones

résidentielles, le projet vise à renforcer l'attractivité, la mixité fonctionnelle et le besoin de logements abordables à Onex.

Objectifs de l'image directrice :

- Faire émerger une nouvelle centralité;
- Favoriser un renouvellement du tissu urbain des secteurs résidentiels situés à l'ouest et au nord-est;
- Requalifier les espaces publics;
- Améliorer les qualités paysagères;
- Augmenter les performances énergétiques des bâtiments.

DÉMARCHE DE CONCERTATION

Les évolutions du quartier proposées par l'Image directrice Onex-Centre et la modification des limites de zone sont ambitieuses.

Dans un esprit de participation citoyenne, la Ville d'Onex a souhaité accompagner ces changements par un large processus de concertation, mené entre septembre 2021 et avril 2022 par le bureau URBZ.

OBJECTIFS

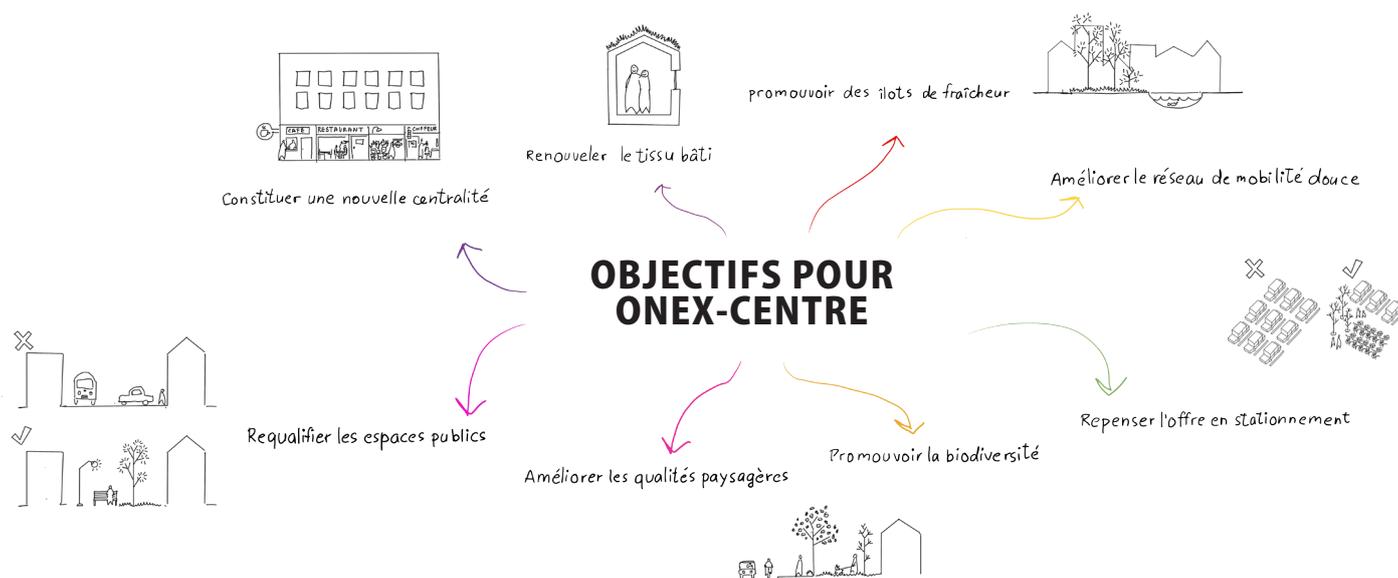
La démarche retenue vise à faire participer les habitant.e.s, usager.ère.s, commerçant.e.s et associations afin de les intégrer aux réflexions, co-construire des solutions adaptées et ainsi faire évoluer l'image directrice.

Chaque moment d'échange a permis d'exposer les idées, propositions et questionnements des participant.e.s. Ce rapport présente de manière synthétique les retours de la concertation, et de ce fait n'a pas l'ambition d'être exhaustif.

Les objectifs de la démarche de concertation sont :

- Informer le grand public sur le projet d'aménagement;
- **Faire émerger** des acteurs du site, des usagers-ères, habitant.e.s, **les idées, les besoins et enjeux** importants relatifs aux espaces publics, communs, à la mobilité ou encore sur le devenir de ce quartier comme centralité d'Onex;
- Intégrer les réflexions et construire ensemble des solutions adaptées pour élaborer une **vision partagée** pour le futur d'Onex-Centre.

Le présent document met en lumière des éléments qui sont revenus de manière forte tout au long de la démarche.



ÉVÉNEMENTS ET TEMPORALITÉ

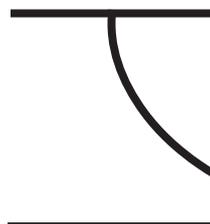
La démarche de concertation s'est articulée autour de plusieurs événements, de septembre 2021 à mars 2022. Les résultats générés, notes, plans, et dessins, en plus des nombreux échanges, permettent de traduire la richesse de ces ateliers.

Travail de terrain

septembre 2021 - mars 2022

Entrer en contact avec les usager. ères et habitant.e.s du quartier pour comprendre la réalité du terrain.

- Commerces et restaurants
- Associations



Exposition publique

10 - 14 novembre 2021

Présenter les enjeux majeurs de l'image directrice et récolter des retours, questions, idées et propositions.

Discussions thématiques

Discuter en détail de certains enjeux clés de l'image directrice et permettre de développer ensemble avec les participant.e.s des propositions adaptées.

Mobilité

6 décembre 2021

- Gestion du trafic
- Cohabitation des modes de déplacement
- Stationnement et accessibilité.

Espaces publics

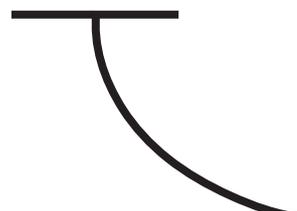
10 janvier 2022

- Aménagement des espaces publics
- Animation des espaces communs des immeubles d'habitation.

Habitat & écologie

7 février 2022

- Habitat de demain : logement et vivre-ensemble
- Rez-de-chaussée actifs, commerces & services





Rencontre avec les commerçant.e.s

3 mars 2022

Comprendre les attentes et besoins spécifiques des commerçant.e.s d'Onex :

- Stationnement
- Dynamisme économique
- Concurrence et synergies



Grand atelier

26 février 2022

Aborder de manière créative et transversale les enjeux pour Onex-Centre et développer ensemble une vision partagée.





Rapport de synthèse

avril 2022

Synthèse des retours et propositions ressortis lors de la démarche de concertation.



Restitution publique

29 mars 2022

Présentation des résultats de la démarche de concertation, en présence du Conseil administratif d'Onex



APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

Les événements de la démarche ont permis de rentrer en contact avec un public nombreux et de varier les interactions et échanges. Une étape importante de la concertation consiste à **traduire les enjeux et de les confronter avec les attentes de la population**, des habitant.e.s et des divers acteur.trices présent.e.s sur le périmètre et aux alentours. L'exposition publique a initié les échanges et retours sur ces enjeux.

Durant toute la période de concertation a été mené un **travail de terrain** qui avait pour but d'aller à la rencontre de la population sur le site afin de saisir leurs besoins et capter les retours, interrogations, idées sur le projet. De nombreux échanges informels au sein des commerces avec les client.e.s et gérant.e.s, avec des passant.e.s, des personnes du milieu associatif et des habitant.e.s ont eu lieu.

Tout comme le travail de terrain, **l'exposition publique** a été l'occasion d'aller in situ à la rencontre des usager.ère.s. Localisée sur la place des Deux-Eglises, elle invitait le grand public à se projeter dans **le projet dans son contexte**, faire ressortir des réactions et stimuler la réflexion.

Sur cette base générale, certaines thématiques et problématiques sont identifiées, qui ont été le point de départ de **trois discussions thématiques** entre décembre et février. L'objectif était de pouvoir **avancer et proposer des idées et solutions concrètes** sur les enjeux de mobilité, d'espaces publics et d'habitat & écologie en

travaillant en petits groupes. Une rencontre a également eu lieu avec les commerçant.e.s, afin de cerner leurs besoins et mieux comprendre les attentes en lien avec leur environnement de travail.

Un grand atelier s'est déroulé fin février 2022. Une quarantaine de participant.e.s se sont retrouvé.e.s lors d'un après-midi afin de créer, modifier et valider une nouvelle vision partagée pour le futur d'Onex-Centre.

En abordant de manière créative les enjeux et points de tensions identifiés tout au long de la démarche, l'atelier visait à finaliser la vision future du quartier.

THÉMATIQUES

Au travers des événements et des rencontres, la démarche de concertation a fait émerger des **envies, des enjeux** ainsi que des **réflexions et questionnements**. Ces éléments nés de l'interaction participent à créer une nouvelle vision pour Onex-Centre. Sous forme de prises de notes ou de retours écrits par les participant.e.s lors des événements, ces réflexions permettent de donner à penser cette nouvelle vision.

Sans occulter les questionnements ni les tensions, elle **raconte un futur et une ambition** pour ce nouveau quartier : une **vision partagée**, détaillée dans les thématiques des pages ci-après. Son intérêt est d'offrir la possibilité de mettre en relation cette vision avec celle élaborée par la Ville d'Onex. Cette vision partagée de la centralité fait également émerger du débat, des réflexions et questionnements qui la complètent, sous la forme de points de tensions créatifs à résoudre.



CENTRALITÉ

“En faire une centralité pas seulement les dimanches”

La place des Deux-Églises est au coeur d’Onex. Nouveau lieu central de la commune, cet espace public vivant et convivial agit comme trait d’union entre Onex-Centre et le Vieux-Village : l’ambiance y est à la fois urbaine et villageoise.

Lieu de rencontre adapté à toutes les générations, il est animé par le marché, une buvette ainsi que d’autres occupations temporaires (patinoire en hiver, scène de musique, etc.) et des projets de quartier portés par les habitant.e.s. Les gens aiment y flâner. Les habitant.e.s apprécient l’accès facilité aux Evaux et aux espaces de loisirs à proximité, ainsi que la présence de la végétation et de l’eau qui rafraîchit la place.

Points de tensions créatifs :

- Identité- Transformation:
 - Comment créer une nouvelle centralité urbaine avec une identité forte et renouvelée, sans perdre le caractère villageois et familial d’Onex ?
- Unité- Séparation:
 - Comment la place des Deux-Églises et le Vieux-Village peuvent créer ensemble une ambiance de cœur de village malgré la césure de l’axe routier ?

⊕ DE PLACE
POUR L'EAU
→ FONTAINE,
→ PATAGEOTRE
→ PATINOIRE

VÉGÉTALISER
COULOIR VERT
PAVÉ
CARACTÈRE "VILLAGEUS"
PATINOIRE EN HIVER

Boite à projets
pour les activités sur
la place

PLACE MODULABLE

Le marché c'est
le lien et entre
l'ancien et le nouveau

UNE PLACE
POUR LES
JEUNES SUR
LA FUTURE
CENTRALITÉ!

ON A ENCORE BESOIN
DE SE PARQUER À LA
PLACE DES 2 ÉGLISES

- accessible aux familles
- PMR; accessibilité à tous
- station de vélo-taxi
- héli aérosien

Espaces couverts, vers
l'église, per. pergola,
sculpture
Fontaine basse

Sur la future place piétonne des Deux-Eglises, on s'y rendra pour ...

Se retrouver, échanger !

Rencontrer les amis, les voisins

Croiser des voisins/onésiens, échanger un sourire et deux-trois mots :)

Manger un bon sandwich

Le marché

Pour guincher, danser et rigoler

Se prélasser, se rencontrer, pour la détente en fin de journée

Se rencontrer, pic-niquer, consommer du bio et local, observer la nature, lire

Prendre un café

Manger une glace

Gardons un endroit pour le marché

Découvrir : des activités, des artisans, des producteurs

Pour prier ?

Rencontrer nos amis

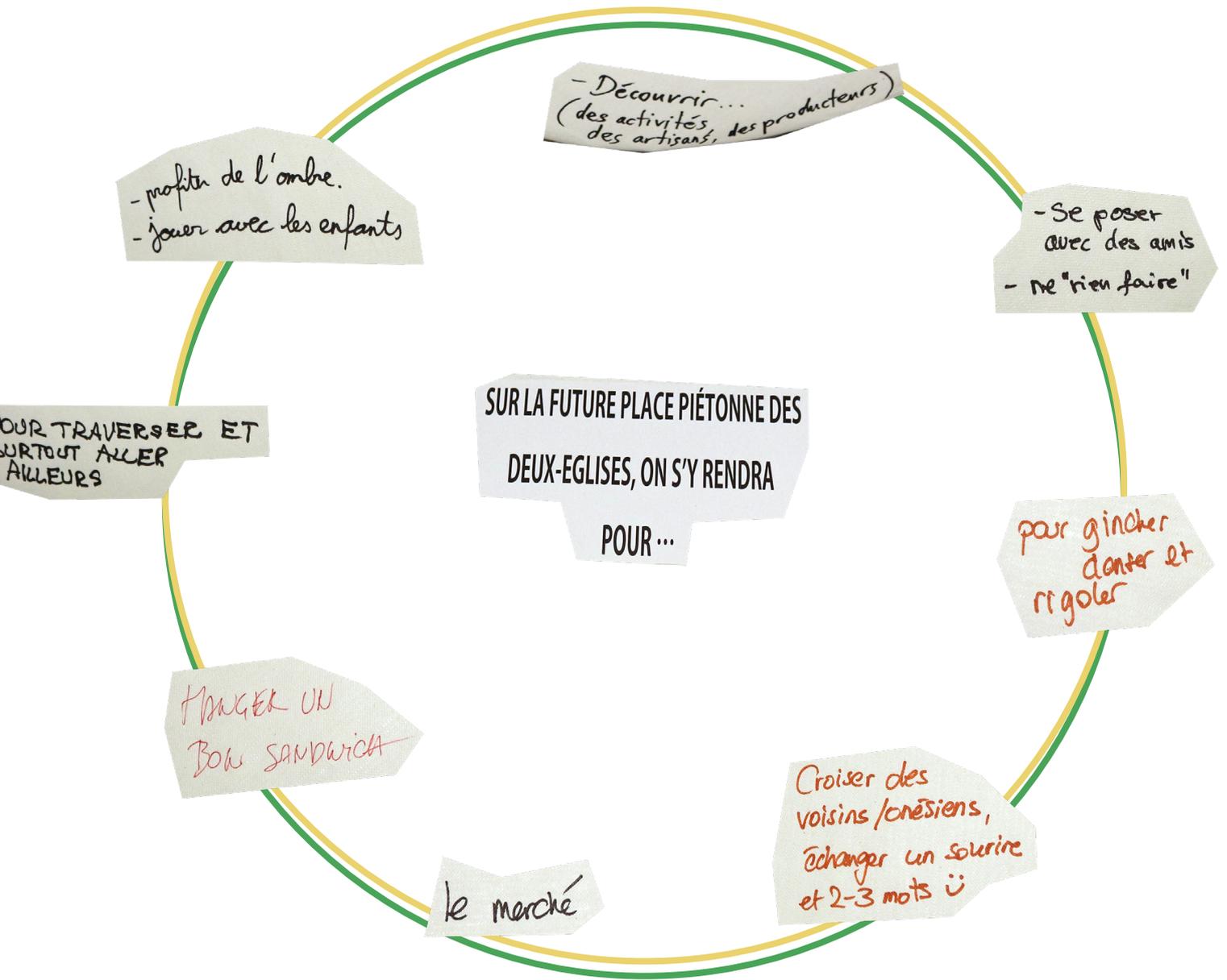
Profiter des aménagements pour les piétons

Faire des achats divers d'alimentation

Profiter de l'ombre, jouer avec les enfants

Pour traverser et surtout aller ailleurs

Se poser avec des amis. Ne "rien faire".



ANIMATION DES REZ ET COMMERCES

“Des lieux de vie et de rencontre au centre, et une mixité entre commerces et espaces communs !”

Les habitant.e.s profitent du confort et de la flexibilité qu’apporte la présence de commerces de proximité, de crèches, d’espaces socioculturels et d’autres espaces qui renforcent les interactions sociales. Les activités en rez-de-chaussée des immeubles animent les nouveaux espaces publics et complètent l’offre sur la commune. Des espaces d’expérimentation et d’expression permettent aux jeunes de se retrouver. Ces nouveaux vecteurs d’attractivités pérennisent le centre, augmentent le passage, la visibilité et permettent de mutualiser des services.

Points de tensions créatifs :

- Compétition - Synergie :
 - Comment arriver à une intégration réussie des nouveaux commerces/ services sans péjorer ceux existants ?
 - Quel type d’activité est le plus approprié pour créer des synergies et non pas une concurrence ?
 - Comment faire vivre de nouvelles activités quand celles existantes ont déjà des difficultés à assurer une viabilité économique ?
- Réduction TIM - Attractivité :
 - Comment baisser le stationnement voiture en surface sans trop impacter les commerces de proximité ?
- Concilier activités et logement :
 - Comment limiter les nuisances de certaines activités ?

PROMOUVOIR ACTIVITÉS
ARTISANALES



PRODUCTION & VENTE

MIXITÉ
COMMERCES
& ESPACES COMMUNS

ESPACES POUR LA
JEUNESSE POUR
S'EXPRIMER
(PROJETS, IDÉES, SOUCIS)

Il faut un accès
facile en vélos ou voitures
si je vais faire mes achats
Sinon non!

Commerces = aussi nuisance
⇒ les restaurants = bruit

L'accès est primordial
pour ces commerces!

LIEUX DE VIE ET
RENCONTRE AUX
CENTRE

Supermarché ou petits commerces pour Onex-Centre ?

Artisans

Des services : bibliothèques, ludothèques, crèches, salle polyvalente p.ex. ça nous manque

Assez de gros commerces (Coop-Migros)

Un café-restaurant avec une terrasse tranquille

Une commune à dimension humaine pour tous

Plutôt les petits commerces

Privilégier les petits commerces mais pas au bord des grands axes bruyants

Petits commerces et artisanat

Marché et petits commerces

Petits commerces où on peut échanger ! Des cafés/restos

Commerces pas trop chers

Dépend de la demande/besoin, des coûts

Pas de zones d'activités bruyantes commerciales

Préserver ce qui est et se développer à échelle humaine

(Cité –Intégration-Connexion Vs inégalité –Village)

Tolérance

Des espaces de rencontre pour favoriser une dynamique entre les habitants

Favoriser les projets de quartier

C'est mieux un quartier humain qu'un quartier dortoir surtout pour la jeunesse

**SUPERMARCHÉ OU PETITS
COMMERCES POUR ONEX-CENTRE ?**

commerces
pas trop chers

PETITS COMMERCES
ET ARTISANAT.

PAS DE ZONES
D'ACTIVITES
BRUYANTES
COMMERCIALES

Privilégier les petit commerces
mais pas au bord des grand
axes busy

des services : bibliothèque,
ludothèque, crèches, salle
polyvalente p. ex. ça nous
manque.

MOBILITÉ

“Il faut être prêt à changer nos habitudes avec la voiture... et avoir des alternatives”

Des nouveaux aménagements favorisent la pacification des axes routiers tout en prenant en compte les besoins de celles et ceux qui restent dépendant.e.s de la voiture. Celle-ci n'est plus dominante dans l'espace public grâce notamment à la mutualisation et la centralisation du stationnement. Les systèmes de voitures partagées, de livraison vélos, les stations vélo en libre-service, et la limitation de temps de stationnement participent à libérer de l'espace public pour d'autres usages. La congestion est réduite du fait de la diminution des déplacements en transports individuels motorisés inter quartiers et à la mise en place d'un réseau de transports en commun efficace.

Les infrastructures de mobilité douce sont attractives et permettent à la population de se déplacer de manière rapide, écologique et sûre. Piéton.e.s et cyclistes cohabitent de manière sécurisée. L'espace public réaménagé invite à la marche et à la déambulation.

Points de tensions créatifs :

- Trafic - Pacification :
 - Comment pacifier certains axes de circulation (zone de rencontre, zones 30) sans résoudre le problème de circulation de transit, d'accès et repousser le problème plus loin ?
 - Comment gérer l'arrivée de nouveaux et nouvelles habitant.e.s qui va engendrer une augmentation des déplacements ?
- Transition écologique - Habitudes de mobilité :
 - Comment changer les habitudes quotidiennes afin de les mettre en adéquation avec la transition écologique ?
 - Comment faire de l'espace pour la mobilité douce sans reconsidérer la place de la voiture dans l'espace public ?
- Dynamisme - Accessibilité :
 - Comment envisager un centre moins accessible aux voitures mais plus dynamique économiquement ?

ÉLARGIR LE
PÉRIMÈTRE DE
RÉFLEXION
→ PLUS GLOBAL!

SERVICES DE PROXIMITÉ
LIVRAISON

INCITER LES GENS
À PRENDRE LES TP

FAUT ÊTRE RÉALISTE,
DANS 10 ANS ON N'A
PAS DE PLACE POUR
LES VOITURES

Faire un quartier
sans voiture à côté
du tram ...

SÉPARER MOBILITÉ DOUCE,
TP,
VOITURES

⇒ AUTO-ROUTES VÉLO

VÉLO-TAXIS!

FAVORISER MOBILITÉ
DOUCE!

ENLEVER LES VOITURES
⇒ DYNAMISER LE
CENTRE

IL FAUT DES
DESSERTES,
AGRÉABLES!
TP, OUI! ⇒ UN QUARTIER
SANS VOITURES NON!

ENLEVER PARKINGS POUR
FAIRE DES VOIES PROPRES

Des nouveaux habitant.e.s ok, mais sans voitures !

Pas possible !

Magnifique idée

Cela ne peut être une condition sinéquanone

Voitures partagées

Faire des T.P. adéquats

Ou avec d'autres voitures

Sécuriser les voies piétonnes et cyclistes

Et les anciens habitant.e.s ?

Et la mobilité réduite ??

Rendre les voies de circulation aux mobilités douces pour que ce soit attractif

Ils ont la liberté de choisir

D'accord mais avec quel concept cantonal ?

TP efficaces avec la gare ?

Il faut les moyens financiers pour des TP efficaces, avec un parking à proximité

Ou en tous cas moins de voitures, Églises !

d'accord
mais avec quel
concept cantonal !

Magnifique idée

Et la mobilité
réduite ???

DES NOUVEAUX HABITANT.E.S OK,
MAIS SANS VOITURES!

Rendre les voies
de circulation aux
mobilités douces
pour que ce soit
attractif.

ET LES ANCIENS
HABITANT.E.S ?

pas possible!

OÙ AVEC D'AUTRES
VOITURES

Onex-Centre 100% piéton... Rêve ou cauchemar ?

Oui à 100% c'est un rêve qui peut se réaliser si les politiques le soutiennent

Non au report de la circulation aux Grand'Portes

Rêve : Marché maintenu / Espace enfants / Report circulation ? / Vélo en libre-service

Pourquoi pas ? mais prévoir des garages-parkings à l'entrée

Place des Deux-Eglises piétonne ok, mais pas toute la zone

Il faut de la place pour tous ralentir...

Ooooh oui ! Rêve pour une place pleine de vie (humaine, végétale, etc...)

C'est on est tous d'accord, on va être vraie

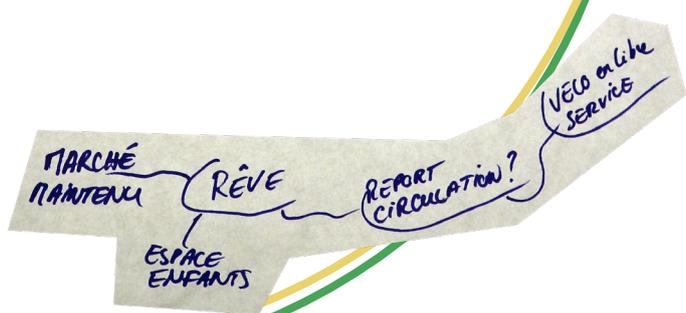
Rêve, oui, pour le centre. Cauchemar si les nuisances sont déplacées ailleurs

place des 2 églises piétonne OK
pas toute la zone.

Oooh oui !
Rêve pour une place
pleine de vie (humaine)
(végétale)
(etc...)

ONEX-CENTRE 100% PIÉTON...
RÊVE OU CAUCHEMAR ?

• NON AU REPORT DE LA
CIRCULATION AUX
GRANDES-PORTES.



ESPACES COMMUNS

“Des espaces communs pour se réunir et être ensemble”

Les onésien.ne.s interagissent dans les espaces verts entre les immeubles, dotés de projets collectifs comme des jardins partagés et jeux pour enfants. Les espaces communs en rez, lieux autogérés, services de proximité et lieux intergénérationnels, permettent de favoriser les échanges et s’ouvrent à tous les habitant.e.s du quartier.

La présence d’un.e concierge pour les immeubles et d’un.e animateur.ice de quartier favorise le lien social, l’animation et l’aménagement des espaces communs. Le contrat de quartier permet un vivre-ensemble agréable.

Points de tensions créatifs :

- Animation de quartier - Tranquillité :
 - Comment peut-on concilier une vie de quartier animée, favoriser les espaces de rencontre tout en conservant la tranquillité des habitations ?
 - Comment gérer la vie commune ?
 - Comment faciliter les transitions entre les immeubles d’habitation, sans perdre en intimité ?
- Volonté - Concrétisation :
 - Comment faire en sorte de coordonner les envies et besoins en espaces communs des habitant.e.s et les aspects financiers des propriétaires ?

CHARTRE
D'UTILISATION
ENTRE
IMMEUBLES
→ MIEUX
VIVRE
ENSEMBLE

MOT "AUTOGÉRÉ"
→ QUAND ON DONNE
RESPONSABILITÉ
LES LIEUX SONT
MIEUX GÉRÉS

→ LIEUX POUR
LES LOCATAIRES,
SE RÉUNIR,
FAIRE DES CHOSES
ENSEMBLE

JARDIN
PARTAGÉ
→ BIO +
PERMA

DE LA
BIODIVERSITÉ
SUR LES
TOITS!

VEGETALISER,
ARBRES
FRUITIER,
COMESTIBLES

INTERGEN-
ERATIONNEL
!!!
ooo

HABILLER LES MURS
→ DES TAGUEUX

Des jeux pour
enfants!

Coopérative : impulsion interne
pour animer, bonne ambiance

Un bon espace public, c'est un espace animé

Qui respecte la tranquillité des voisins

Une synergie intergénérationnelle

Valoriser tous les publics

Avec quelques recoins calmes

Convivial, calme, loin des voitures

Un bistrot ou une buvette (comme au parc Louis Bertrand du Petit-Lancy)

Des événements ponctuels

Oui, car c'est convivial. Non, si ça génère des nuisances sonores.

Qui correspond aux besoins de toutes les "catégories" d'âge, activités,...

Sans respect mutuel impossible

Si animé = nuisances sonores = non

Dépend de l'animation

Oui s'il y a aussi des espaces calmes

Végétalisés avec des espaces pour s'asseoir et regarder les gens passer

Oui :)

C'est un espace que l'on peut s'approprier. Empowerment !

C'est un espace que l'on peut s'approprier. Empowerment!

si animé = nuisances sonores = NON

sans respect mutuel i'm possible

UN BON ESPACE PUBLIC, C'EST UN ESPACE ANIMÉ

Un bistrot ou buvette (comme au parc Louis Bertrand de Petit-Lancy).

qui respecte la tranquillité des voisins.



RENOUVELLEMENT DU TISSU BÂTI

“Une harmonie entre végétation et immeubles”

La densification raisonnée et les rénovations des immeubles d’habitation permettent de donner vie à des rez-de-chaussée animés et à des toits végétalisés et/ou équipés avec des installations photovoltaïques. Les rénovations permettent aux bâtiments une meilleure efficacité énergétique et une meilleure habitabilité.

Un concept d’aménagement garantit une organisation spatiale avec une architecture qui limite les ruptures entre les immeubles et favorise une bonne cohabitation. Les coopératives d’habitation renforcent le vivre ensemble.

Points de tensions créatifs :

- Rénovations - Qualité de vie :
 - Comment permettre aux habitant.e.s actuel.le.s une qualité de vie stable pendant les travaux et par la suite ?
 - Quelle type de densification est souhaitable pour permettre une qualité de vie élevée et un quartier convivial ?
- Transformations - Préservation :
 - Comment densifier de manière douce et incrémentale (étape par étape) ?
- Intentions - Réalisation :
 - Quels mécanismes pour permettre l’investissement dans les rénovations ?

Surélévation peut donner le rendement pour les rénovations

Logements intergénérationnels pour se donner des coups de main.

des cours, des passerelles ;
immeubles non-orthogonaux

PEUR DE PERTE DE QUALITÉ DE VIE AVEC LA DENSIFICATION.
⇒ PERTE DE LUMINOSITÉ
|
ESPACE

Utiliser les rez pour créer des commerces de proximité

Plus d'habitants fait plus de personnes sur la rate

harmonie entre végétation, immeubles ; vie de quartier

Onex : du village à la cité dortoir au quartier urbain... ?

S'approcher au quartier urbain

Pas de clapiers !

Cité dortoir = tranquillité stop densification

Ne pas densifier encore plus, on étouffe !

Ok en respectant les espaces verts

Avoir autre chose que des immeubles dortoir ça serait bien

Mais avec le moins de béton possible

Préserver ce qui est et se développer à l'échelle humaine

Une commune à dimension humaine pour tous

Des plantes, des arbres, des espaces de rencontre, pour favoriser une dynamique entre les habitants

Préserver ce qui est et se développer à échelle humaine

mais avec le moins de béton possible

ONEX : DU VILLAGE À LA CITÉ
DORTOIR AU QUARTIER URBAIN ?

pas de clapiers !

Ne pas densifier encore plus, ON ÉTOUFFE !

SPATIALISATION DES ENJEUX

La démarche de concertation Onex-Centre a permis de faire émerger de nombreuses réflexions et d'aborder de manière créative les enjeux du projet. Ces propositions, réflexions et idées sont au cœur des transformations de l'image directrice élaborée par la ville d'Onex. La carte annotée que nous présentons ci-dessous met en avant certaines propositions, questionnements et réflexions qui permettent d'envisager ce changement. Le plan n'a pas pour ambition d'être exhaustif et les éléments spatialisés le sont à titre indicatif afin de localiser des ambitions pour l'ensemble du quartier. Cette direction pour Onex-Centre qui ressort de la concertation est également à intégrer et à comprendre à la lecture de l'ensemble des éléments du rapport de restitution, et ne fait pas figure de synthèse complète.

Surélévation peut donner le rendement pour les rénovations

JARDIN PARTAGÉ
→ BIO + PERMA

Libérer les places de stationnement pour gagner en espace public

Une salle pour se retrouver à l'intérieur des immeubles

Grandir, oui, mais en respectant certaines limites et en faisant attention aux nouveaux besoins

Végétaliser pour éviter les îlots de chaleur supplémentaires

Favoriser les espaces ouverts sans grillage / barrières pour prendre les raccourcis entre les immeubles !

Une école de théâtre, un atelier de peinture

ENLEVER PARKING POUR
FAIRE DES VOIES PROPRES

DIFFÉRENCIER LES FLUX
MODES DOUX :
- FONCTIONNELS
- LOISIRS, DÉAMBULATION

PLUS ON VIEILLIT
PLUS ON A BESOIN DE
VOITURE ⇒ PENSER
AUX PMR!

LIEUX DE VIE ET
RENCONTRE AUX
CENTRE

PERMETTRE
TRAVERSÉE
+ SECURISÉE
DE RT DE
CHANCY

ON NE PEUT PAS
SUPPRIMER TOUT LE
TRAFFIC, MAIS IL FAUT
↳ LE TRANSIT SUR
ONEX!

REVÊTEMENT
DE LA PLACE
QUI S'ÉTEND
SUR RT DE
CHANCY
↳ LA PLACE
COLONISE LA
RTÉ

ENLEVER
VOITURE
+
ARBRES
+
PETITS CAFÉS
+
SPECTACLES

TRANSFORMER
PARKING DE
LA SALLE
COMMUNALE
EN ESPACE
PUBLIC ⇒ MIRROR
DE LA PLACE

Comment assurer que
les arcades commerciales
seront rentables ?

Créer des synergies entre les
activités ⇒ Commerces complémentaires

REGROUPEMENT @ CENTRAL
⇒ PERMET ↑ ATTRACTIVITÉ, LE
PASSAGE, LA VISIBILITÉ
&
LES POSSIBILITÉS DE SERVICES
MUTUALISABLES



RECOMMANDATIONS ET PROCHAINES ÉTAPES

PRENDRE UN PARTI FORT POUR LA MOBILITÉ ET LE CENTRE

La mobilité et les enjeux de piétonnisation de la place des Deux-Églises représentent un point de tension important pour l'image directrice. En dépit d'une volonté largement partagée de changement sur cette place, pour en faire un nouvel espace public piéton et un espace public de qualité, les réticences sont encore présentes notamment sur la gestion du report de trafic de transit. Le phasage des étapes de fermeture de la place des Deux-Églises devrait permettre d'éviter au maximum les nuisances du report de trafic sur la rue des Grand'Portes et les axes connexes. Intégrer dans les réflexions les habitant.e.s d'un périmètre élargi permettrait de mieux cerner les enjeux des nuisances.

UNE CENTRALITÉ À CRÉER ENSEMBLE

Le concours imaginé pour la place des Deux-Églises pourrait être ouvert à la participation citoyenne afin de s'appuyer sur la mobilisation des habitant.e.s et créer un nouvel espace public fédérateur. Travailler sur le nom du projet en prenant appui sur l'existant et l'ancrer ainsi dans les usages actuels peut aider la commune à mobiliser le public.

IMPLIQUER LES JEUNES DANS LE FUTUR QUARTIER

Les divers événements organisés ont permis d'attirer un large public et d'horizons divers. Pour autant, une mobilisation plus importante et continue de la jeunesse onésienne semble nécessaire. L'intégration de toutes les générations est essentielle. La vie future de ce quartier dépend de ce qui va être imaginé pour les jeunes et avec les jeunes.

ALLER DE L'AVANT !

La démarche de concertation a produit des retours qui sont aptes à concrètement faire évoluer le projet. Certains espaces peuvent être priorités pour enclencher des transformations : les espaces communs entre les immeubles, les espaces publics et square. Des aménagements transitoires et/ou éphémères peuvent assurer une continuité entre la phase de concertation et la réalisation du projet. Ces aménagements tests peuvent avoir le rôle de baromètre au sein de la population sur les futures transformations.

POURSUIVRE LA CONCERTATION

Les propositions, enjeux et réflexions issues de la démarche de concertation ont pu être en partie intégrés dans l'image directrice, et le présent rapport en fait partie intégrante.

Les personnes impliquées tout au long de la démarche et dans les enjeux de leur quartier sont autant de ressources à mobiliser pour la suite, lors de la mise en oeuvre de l'image directrice.

Un groupe de suivi avec les participant.e.s de la démarche pourrait être constitué pour accompagner les prochaines étapes du projet.

CONDITIONNER LES RÉNOVATIONS/ SURÉLÉVATIONS

Afin que les habitant.e.s puissent s'assurer du réel bénéfice des surélévations et rénovations envisagées, il est souhaitable de mettre en place un système qui encourage les propriétaires des immeubles d'habitation à maintenir des loyers abordables à la suite des travaux, afin que personne ne perde son logement. Des accords peuvent par exemple être instaurés afin d'éviter un rejet par principe des locataires alors que le potentiel de ces surélévations/rénovations pour l'amélioration des espaces communs et le confort des logements est important.

ENVISAGER DIFFÉREMMENT LES SURÉLÉVATIONS

Les surélévations peuvent générer les financements nécessaires à la création d'espaces communs et initier les surélévations. Dans certains cas, la démolition-reconstruction d'immeubles pour une meilleure habitabilité (taille et confort des logements) pourrait également être envisagée.

La disparition du stationnement en surface, devant les rez des immeubles d'habitation, par la création de parking souterrain, peut servir pour revoir les emprises des bâtiments. Cette option doit se faire au cas par cas, mais les immeubles étant largement espacés, il s'agit d'une piste à explorer.

LA ROUTE DE CHANCY COMME COUTURE POUR ONEX

Réunir le Vieux-Village et Onex-Centre est essentiel pour donner le sentiment d'une appartenance commune et d'identité onésienne. Pour cela, il faut imaginer un espace partagé et clairement identifiable entre la place des Deux-Églises et la salle communale. Il faudrait imaginer la résonance entre ces espaces ainsi que le rôle de la route de Chancy. L'arrêt du tram doit être considéré comme partie intégrante de cette nouvelle centralité et indiquer aux automobilistes circulant sur la route de Chancy qu'ils traversent un quartier.

Un projet artistique, un revêtement particulier ou un marquage visuel sont des idées à pousser pour caractériser cet espace. Ce projet de centralité peut devenir une référence en la matière à même d'inspirer les futurs développements le long de cet axe.

LIMITER LES DÉPLACEMENTS EN VOITURE

Les mesures à même de limiter l'utilisation de la voiture dans l'espace public doivent être fortement encouragées. Envisager de développer le vélo-partage avec les acteurs présents sur la commune, renforcer les services de livraison vélo et mettre en place un système de covoiturage notamment pour les déplacements de loisirs est nécessaire. De même, renforcer la présence de petits commerces de proximité peut servir de catalyseur à la mobilité douce.

L'ACCESSIBILITÉ AUX EVAUX : GESTE FORT

L'accessibilité au parc des Evaux est un enjeu important, qui plus est avec la potentielle venue de l'académie du Servette FC. De manière générale, il est nécessaire de repenser l'accès au parc des Evaux, qui va sûrement continuer à attirer de plus en plus de monde. Il s'agira d'envisager un autre accès aux Evaux afin de limiter les nuisances sur le chemin François-Chavaz. Une piste de réflexion pour une solution perenne serait d'étudier l'accès au parc en voiture depuis une entrée ouest située au croisement de la route du Pré-Marais et de la route de Loëx. De plus, il semble difficilement envisageable de faire un projet de piétonnisation du centre en gardant un unique accès voiture par ce chemin. Le déplacement de l'accès permettrait également de réaliser un geste fort : amener une continuité végétale et paysagère du parc des Evaux jusqu'à la place des Deux-Eglises. Réussir à faire de ce centre la porte d'entrée des Evaux est ambitieux mais s'inscrit parfaitement dans la volonté de faire des gestes forts en faveur de l'environnement.

PROCHAINES ÉTAPES

La démarche de concertation “Onex-Centre” vient compléter et finaliser l'étude d'image directrice produite par la ville d'Onex. Le projet entame sa phase d'approbation, puis pourra démarrer sa concrétisation. Les prochaines étapes sont les suivantes :

Modification de zone

- Traitement au Grand Conseil : —————> janvier-juin 2022
- Approbation par le Grand Conseil : —————> septembre 2022

Image directrice

- Rapport de restitution de la concertation : —————> avril 2022
- Adaptation de l'image directrice: —————> été 2022
- Relecture technique (service de l'Etat): —————> septembre 2022
- Approbation par le Conseil municipal : —————> novembre 2022 (estimation)
- Publication : —————> fin 2022 (estimation)

Suites : mise en oeuvre

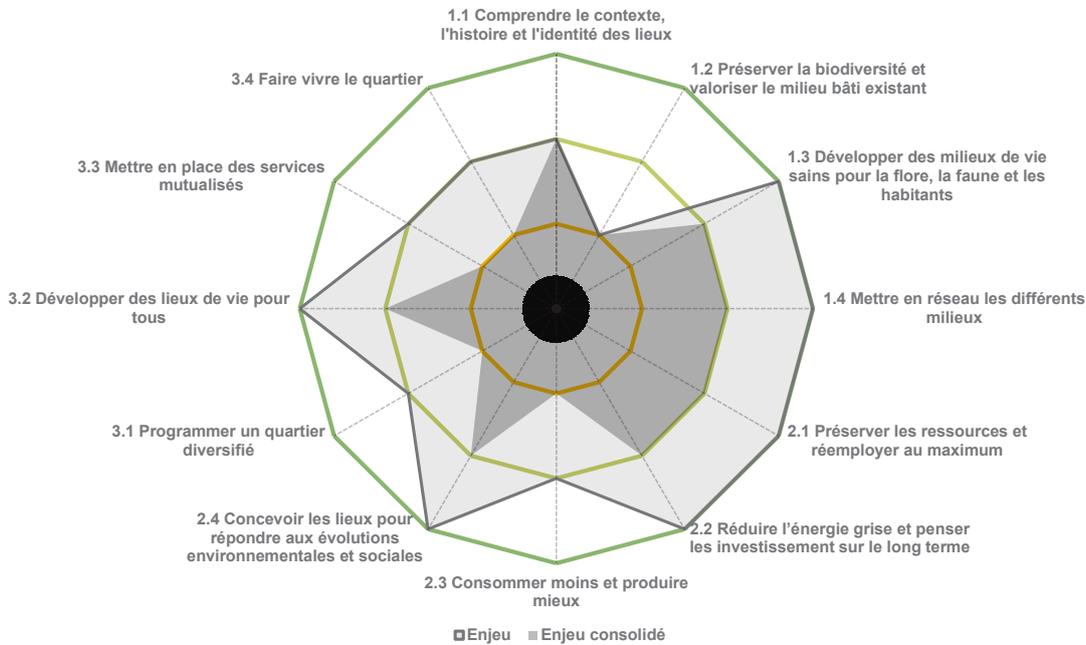
- Élaboration d'un ou plusieurs plans localisés de quartier
- Accompagner les projets des propriétaires privés
- Projet de concours d'idée pour le réaménagement de la place des Deux-Eglises
- Concours SIA pour la démolition-reconstruction de la salle communale

ANNEXES

Les annexes regroupent tous les documents publics de la démarche de concertation, ainsi que les comptes rendus des différents événements organisés. Vous les trouverez dans le document spécifique qui accompagne le rapport de la démarche.

- Planches d'exposition, flyer de la démarche de concertation (pp. 2-11)
- Compte rendu de l'exposition (pp. 12-22)
- Comptes rendus des discussions thématiques
(Mobilité : pp. 23-31 / Espaces publics : pp. 32-38 / Habitat & écologie : pp. 39-46)
- Compte rendu du travail de terrain (pp. 47-53)
- Compte rendu de la rencontre avec les commerçant.e.s (pp. 54-57)
- Compte rendu du grand atelier (pp. 58-86)
- Flyers de l'atelier et de la restitution publique (pp. 87-88)

ÉVALUATION DES ENJEUX

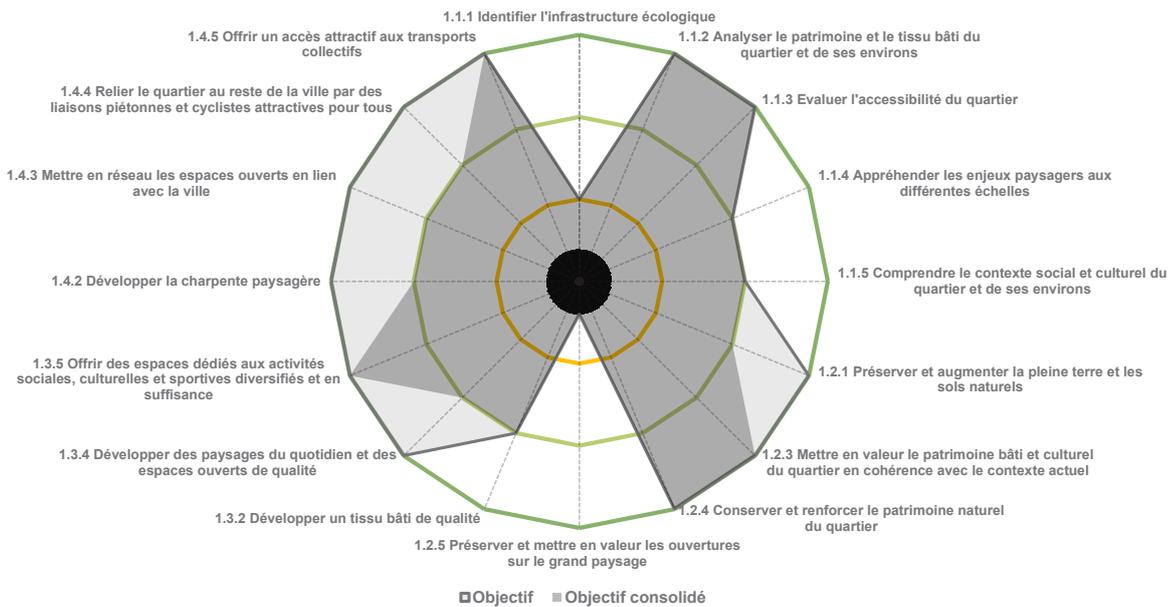


UN QUARTIER IDENTITAIRE ET VIVANT

OBJECTIFS

À renseigner dans les prochaines étapes :

- 1.2.2 Favoriser un cycle de l'eau au plus proche de l'état naturel
- 1.3.1 Régénérer et développer des milieux aptes à soutenir la biodiversité
- 1.3.3 Garantir le confort et préserver la santé des habitants et usagers des bâtiments
- 1.4.1 Renforcer l'infrastructure écologique





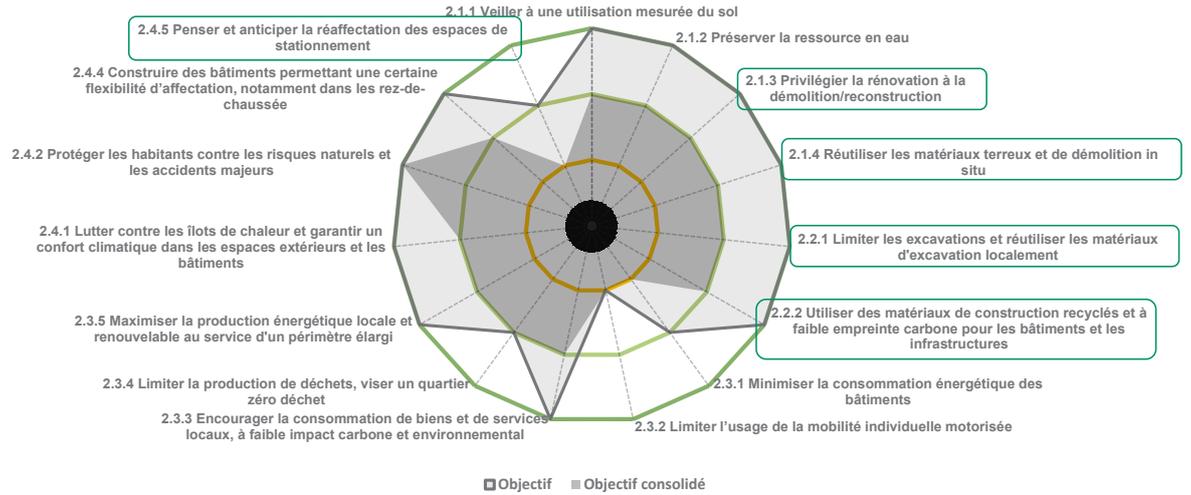
UN QUARTIER RÉSILIENT ET ECOLOGIQUE

OBJECTIFS

=> Objectif initialement non renseigné mais réintégré car lié aux focus : les valeurs indiquées pour les indicateurs de cet objectif correspondent donc à l'intention de l'ID / l'ambition qui peut être déduite des orientations actuelles

À renseigner dans les prochaines étapes :

- 2.1.5 Mettre en place des logiques d'économie circulaire
- 2.2.3 Privilégier le low-tech et le no-tech dans la construction
- 2.2.4 Penser les investissements sur l'entier du cycle de vie du quartier
- 2.2.5 Promouvoir les investissements transparents et compatibles avec les enjeux climatiques
- 2.4.3 Développer des typologies permettant une adaptation aux parcours de vie...



UN QUARTIER DU VIVRE ENSEMBLE ET DU PARTAGE

OBJECTIFS

=> Objectif initialement non renseigné mais réintégré car lié aux focus : les valeurs indiquées pour les indicateurs de cet objectif correspondent donc à l'intention de l'ID / l'ambition qui peut être déduite des orientations actuelles

À renseigner dans les prochaines étapes :

- 3.2.2 Mettre à disposition des espaces communs et des prolongements extérieurs ...
- 3.3.1 Permettre les échanges et la mutualisation des biens, compétences, ressources, ...
- 3.3.3 Développer des mesures servicielles de mobilité
- 3.4.2 Mettre en place une gouvernance des espaces communs
- 3.4.4 Développer une agriculture urbaine

