



DALE - DDU-RG
Case postale 224
1211 Genève 8

RECOMMANDE

ASBEC
Association pour la qualité de vie à
Bernex et Confignon
Messieurs Alain Rouiller et Eric Baier
Case postale 291
1233 Bernex

N/réf. : 14 PR/cv – 508580-2015
Dossier traité par : M. Pierre Robyr - 022 546 73 68

Genève, le 4 septembre 2015

Concerne : Plan Directeur de Quartier Bernex-EST n° 29'948
Retour de la consultation publique qui s'est déroulée du 29 mai au 29 juin 2015

Messieurs,

En réponse à votre courrier du 29 juin 2015 nous vous apportons des éléments de réponses qui feront l'objet d'une proposition au Comité de Pilotage du GP Bernex (Copil) pour une traduction dans le Plan Directeur de Quartier Bernex-Est en vue de sa consolidation. Nous vous remercions vivement pour vos observations qui permettent de faire évoluer positivement les planifications.

Nous vous remercions vivement pour l'attention portée aux planifications en relevant que la plupart de vos observations s'accompagne d'une proposition. Soyez-en remercié.

Vos observations étant principalement axées sur des préoccupations relatives au trafic individuel motorisé nous nous réjouissons que le Plan Directeur de Quartier Bernex Est porte la vision volontariste d'une incitation aux modes alternatifs et à la maîtrise des flux en laissant toutefois des libertés quant aux modes de déplacements.

Nous espérons par ailleurs qu'en travaillant en concertation nous puissions bientôt aborder les autres aspects d'un projet urbain intégratif en rappelant que les prochaines étapes de planifications viseront à élaborer les premiers plans localisés de quartiers souhaités sans transit automobiles.

Par souci d'équité de traitement et de cohérence dans nos éléments de réponses, nous avons opté pour des répliques thématiques aux observations qui se recoupent. Les réponses ci-après développées seront donc similaires pour d'autres courriers en fonction de préoccupations communes à plusieurs interventions.

En fin de titre pour chaque thème vous trouverez les chapitres du Plan Directeur de Quartier qui ont éventuellement fait l'objet d'une modification ou d'une précision grâce à vos observations. Nous vous informerons de la disponibilité des nouveaux documents

Observations relatives au grand projet Bernex Nord et aux emprises (objectif 2)

Le PDQ Bernex représente avec Vailly une première étape cohérente de développement rendue possible par la ligne de tramway. L'échelle du Plan Directeur de Quartier est ordonnée par des faits morphologiques territoriaux indéniables et une mixité d'emplois et de logements souhaitée par les autorités.

La planification de Bernex-Est prévoit de localiser en amont du Boulevard des Abarois les activités économiques générant des déplacements afin de profiter d'un raccord direct avec la ceinture autoroutière et de limiter les nuisances dans les autres quartiers et de protéger Bernex Village. La programmation mixte tient compte d'une réalité économique avec les revenus des entreprises nécessaires à l'équilibre budgétaire communal.

L'échelle de cette première étape ne signifie toutefois pas un développement abrupt. Conformément au souhait de la majorité des observations, le démarrage de l'urbanisation se fera pas à pas avec des secteurs déclencheurs le long du tramway. St-Mathieu, Grouet, La Croisée etc... profitant d'infrastructures et d'équipements d'ores et déjà en place. Les horizons de réalisation coïncident avec les échéances fixées par la Confédération en tenant compte de la durée des procédures encore nombreuses.

En parallèle aux futures étapes, la vision au-delà de l'échelle de Bernex Est aura tout le temps nécessaire pour mûrir dans un réel souci d'économie du sol et des moyens avec un calendrier différentiel. Toutes les planifications antérieures sont des instruments évolutifs pour correspondre aux réalités conjoncturelles. Dans ce contexte, le Plan guide a décliné en 2013 des visions du possible qui ne figent pas de projet définitif. Il aura permis d'énoncer des principes de composition pour un projet durable en laissant toute les marges d'adaptation nécessaires.

Les alertes recueillies lors de la consultation appuient les intentions des autorités et rejoignent les conditions cadres convenues avec la Confédération. Les évolutions de la planification porteront le désir d'optimisation pour tous les aspects du projet.

Nous poursuivrons donc au bénéfice des enseignements tirés des planifications localisées à approfondir la vision globale dans un esprit d'adaptation et de réduction des emprises conformément à l'esprit du Plan Directeur Cantonal.

Observations relatives au périmètre du PDQ (objectif 2)

Plusieurs observations convergent dans le but de modifier les limites du PDQ et situer les développements le long du tramway en abandonnant la partie nord du boulevard des Abarois. Cette modification de l'assiette du PDQ devrait, selon des observations, respecter une profondeur d'emprise depuis l'axe du tramway de 300 à 400 mètres environ.

Les planifications mettent en cohérence plusieurs conditions du développement dans le contexte actuel.

Le besoin de trouver un équilibre financier pour faire face aux investissements que les collectivités devront consentir ne plaide pas pour l'abandon de la future ZDIA. Cela priverait les budgets communaux du revenu des entreprises et reporterait les activités au sein des quartiers d'habitations en engendrant des nuisances et un besoin supplémentaire de mobilité.

La cessation des activités du stand de tir et du centre d'entraînement de la protection civile, inéluctable au milieu de quartiers d'habitations, libèrerait un terrain de 10 ha situé en amont du Boulevard des Abarois. Il est difficilement imaginable de rendre ce terrain à l'agriculture en raison d'une valorisation affectée par les coûts de dépollution des buttes de protection des lignes de tirs. Il faudrait de surcroît compenser, sur d'autres terrains propices aux logements, la réservation faite sur le DP cantonal pour une école communale.

L'apaisement de la route de Chancy souhaitée par tous en lien avec la demande de la commune de Bernex de situer le tramway en position centrale, sur une bande engazonnée, l'accès aux nouveaux quartiers rend nécessaire la réalisation du boulevard des Abarois dont la position est intangible en raccord sur la bretelle autoroutière.

C'est donc dans l'esprit du PAC Bernex Est et dans des limites naturelles incontestables que le périmètre de cette première étape s'est inscrit en permettant la mixité nécessaire aux équilibres du projet. Le domaine autoroutier à l'Est, les constructions existantes au Sud, la promenade paysagère de Borbaz à l'Ouest et les boisements au Nord dessinent donc l'assiette du projet.

Pour les étapes ultérieures, les parcelles situées entre le chemin de Borbaz et la route d'Aire la Ville comme le suggèrent les observations seront visées.

Observations relatives au phasage général et aux indications du CET (principe directeur A3)

Les éléments de planning de réalisation introduits dans le Concept Energétique Territorial (CET) du PDQ Bernex-Est font partie des documents soumis à la consultation publique. Cette planification particulière doit toutefois être considérée comme une vision d'enchaînements plutôt qu'un échancier précis. Le CET est donc un document technique qui analyse les étapes nécessaires pour le bouclage énergétique de la nouvelle ville en lien avec le Bernex existant. Le CET sera adapté aux évolutions des planifications et surtout décliné en apportant des précisions à l'échelle des Plan de Quartiers.

Plus globalement, les conditions d'approbation par la Confédération du Plan Directeur Cantonal 2030 permettent d'envisager sereinement cette première étape avec un premier horizon fixé à 2023. Cette échéance donnera lieu à un bilan complet pour évaluer d'éventuels nouveaux déclassements qui seront validés au regard de la démonstration d'une utilisation optimale du sol sur les nouvelles zones à bâtir en emprise sur la zone agricole.

Le PDQ Bernex Est correspond à un champ de faisabilité qui ne nécessite pas de nouvelles planifications exhaustives des étapes qui suivraient les nombreuses investigations générales préalables dont il faut répéter la marge d'adaptation.

Les premiers quartiers seront planifiés en perspective des développements futurs et dans des principes de réalité et de précaution. Cette première étape représente avec Vailly plus du tiers du programme général envisagé. Cela correspond aux objectifs de deux législatures offrant l'opportunité d'une réflexion approfondie pour la suite dans une conjoncture évolutive.

Cette conjonction de précaution confirme par ailleurs la proposition de maintenir le secteur de Cressy Nord en secteur différé dans l'attente de la consolidation du besoin ainsi que celui de la Goutte de St-Mathieu en attente d'une confirmation de sa programmation définitive.

Observations relative au trafic individuel motorisé et au plan (volontariste) des déplacements (principe directeur B1)

Le projet privilégie une vision d'un réseau viaire qui offre une réponse globale pour Bernex. La structure d'accessibilité devra répondre aux attentes de tous pour réduire le trafic sur la rue de Bernex, apaiser la route de Chancy et développer un gabarit minimum sur le boulevard des Abarois. Cela sera possible avec un réseau de voiries adapté à une quantité réaliste de véhicules et aux besoins des transports publics et des modes doux.

Le plan des déplacements se veut donc volontariste dans la répartition des flux, contraignant dans les modalités d'accès aux quartiers et performant pour le trafic de transit dans le but d'épargner les cœurs d'îlots habités.

Objectivement les déplacements en transit existent mais ce ne sont pas les nouveaux quartiers qui l'augmenteront. Assumer le transit en le dirigeant vers le réseau autoroutier fait partie d'une stratégie permettant de délester la rue de Bernex et la route de Chancy au profit de la qualité de vie et de la progression du tramway. De même choisir d'interdire tout transit dans les quartiers à dominante logement nécessite un nouveau réseau viaire capable de gérer les accès sans péjorer les rues et les chemins existants.

C'est donc en partie la fonction du boulevard des Abarois qui sera planifiée dès l'origine comme un espace partagé pour structurer la ville. Dans le cadre de l'avant-projet les gabarits des nouvelles voiries feront encore l'objet d'analyses minutieuses visant à limiter au maximum les emprises. Le dimensionnement devra toutefois intégrer l'échelle globale même si la réalisation se fera inmanquablement selon les besoins avérés. Plusieurs scénarios, par tronçons ou par ajouts de voies au fil de l'urbanisation, sont à l'étude dans une réalité qualitative et quantitative mais aussi économique. En effet, les rigueurs budgétaires n'offrent assurément pas les moyens de financer des espaces routiers inutiles.

Les planifications conduisent à une conclusion formelle : sans raccordement à l'autoroute, le boulevard des Abarois est inopérant et il ne sera pas possible d'atteindre les objectifs qualitatifs pour les nouveaux ou les anciens quartiers sans nouvelle structure d'accessibilité intégrée au réseau primaire du canton. Ceci tend à plaider en faveur d'une vision rigoriste du réseau de voiries, ainsi qu'au développement d'un maillage transports publics / mode doux efficace pour offrir de véritables alternatives aux habitants de Bernex.

Observations relative au trafic sur les voiries existantes (principe directeur B1)

L'accessibilité finale (« 500 derniers mètres ») des nouveaux quartiers sans transit, à l'intérieur de ceux-ci, sera assurée depuis le réseau routier secondaire, (voiries existantes). Afin d'interdire tout transit indésirable entre le boulevard des Abarois et le boulevard de Chancy, il est prévu de créer un tronçon en sens unique à la hauteur du chemin du Stand au-delà des habitations existantes. Cela signifie que les habitations actuelles seront accessibles comme elles le sont aujourd'hui par la route de Chancy et que les nouveaux quartiers nord devront accéder par le boulevard des Abarois de sorte que la nouvelle urbanisation ne modifiera pas le réseau viaire connu.

Il n'est également pas prévu de franchissement supplémentaire de l'autoroute pour le trafic individuel motorisé. Seuls les modes doux, avec la voie verte, et les transports publics bénéficieront de nouvelles infrastructures de liaison vers le centre-ville de Genève.

Observations relatives à la fin du chantier du tramway, réseaux de transport public et transferts modaux (principe directeur B3)

Les chefs des départements DALE et DETA ont conjointement signé une lettre adressée à la commune de Bernex pour confirmer la reprise des travaux du Tramway avant fin 2018. Le lien entre le réseau d'infrastructures et les nouveaux habitats est essentiel.

Le maillage des transports publics, comme celui des modes doux, est destiné à offrir une alternative au transport individuel motorisé. Chaque quartier sera desservi par des lignes de bus ou par le tramway. Le boulevard des Abarois sera porteur d'un bus à haut niveau de service. Bernex-est sera également raccordé au Léman Express (réseau CEVA). Prévue depuis l'origine du projet, une tangentielle entre le coteau et la plaine de l'Aire permettra les échanges avec le quartier des Cherpines et offrira un rabattement sur le tramway St-Julien et le réseau RER.

Dans l'attente de la mise en service de ce maillage de lignes TP, il est envisagé de développer progressivement des services à l'échelle des besoins pour tenir compte du phasage de l'urbanisation, en faisant par exemple évoluer les parcours des lignes existantes pour desservir les premiers quartiers. La planification de ce développement en phases fait partie des mesures de mise en œuvre du PDQ Bernex

La saturation des lignes de transports publics aux heures de pointes est une problématique connue, qui n'est pas propre à Bernex et qui sera difficile à juguler à court terme sans changement des pratiques. Dans ce but, la DGT mène des réflexions sur l'étalement des horaires des scolaires, afin de ne plus cumuler les pointes de déplacements liées aux études avec celles des pendulaires. Au-delà de cette problématique globale, le développement urbain de Bernex sera accompagné d'un accroissement conséquent de l'offre en transport public, tel que décrit précédemment (prolongement du tram, nouveau pôle multimodal, Bus à Haut Niveau de Service, tangentielle TP en rabattement sur le réseau Léman Express, renforcement des lignes de bus régionales). La DGT mène encore des réflexions prospectives à plus long terme sur différentes solutions supplémentaires de transport, tels que l'extension de l'étoile ferroviaire et/ou le mode téléporté (transports par câble).

Observations relatives au stationnement et à l'occupation du domaine public (principe B5)

Le PDQ Bernex-Est prévoit le regroupement du stationnement dans les quartiers ou entre les quartiers. Les illustrations qui accompagnent les documents sont indicatives quant aux emplacements dans l'attente de projets urbains.

Les parkings mutualisés sont acquis pour économiser le sol, partager les usages, favoriser les échanges sociaux, donner de la vie aux espaces publics et faire des économies d'échelle dans une perspective d'adaptation aux usages.

A ce stade, il est trop hâtif de déterminer la forme des parkings. Le projet urbain porteur d'ambitions qualitatives devra intégrer au plus juste cet élément programmatique nécessaire aux habitants, comme à la viabilité des activités économiques. Le besoin d'économie du sol et de valorisation du sous-sol a prévalu au schéma illustrant la localisation des accès parkings aux portes des quartiers sans transit.

Basées sur des expériences en continu sur l'utilisation des parkings dans le canton, les planifications concluent à un ratio d'une place de parc par logement. A ce stade, il n'est pas souhaitable de prôner un taux réduit de moitié comme il n'est pas favorable à la qualité de vie

que d'imaginer doubler ce ratio. Les opérateurs privés, partenaires d'opérations d'envergure récentes, jugent l'objectif réaliste. Canton et communes s'entendent pour chercher des synergies entre les usages pour une utilisation public-privé d'un maximum de places, à l'instar des P+R. Il est par ailleurs prévu d'implanter un P+R à chaque entrée de la ville à Bernex, afin d'encourager le rabattement sur le réseau TP et de limiter encore le trafic de transit.

Le maillage de mobilité douce en site propre, le réseau des espaces publics, les relations entre le coteau et les nouveaux quartiers et la constitution de promenades paysagères plaident pour limiter au maximum les places de parc sur le domaine public en restant toutefois attentif aux conditions nécessaires aux accès des services et des commerces (places visiteurs, de courte durée, dépose minute devant les crèches, etc..).

Observations relatives aux modes doux et aux réseaux cyclistes et piétonniers (principe B4)

Le maillage du réseau proposé de mobilité douce est un point fort du projet. Sur les axes primaires, des pistes cyclables et des trottoirs urbains sécuriseront de manière confortable les mouvements longitudinaux. Sur les venelles nord-sud, les modes doux relieront le Bernex existant à la campagne en desservant tous les nouveaux quartiers. La voie verte reliera Bernex-Est directement au cœur de Genève en enjambant l'autoroute pour rejoindre les Eaux.

Dans un esprit d'urbanisme intégratif des composantes multiples des quartiers durables, les principes de réseau d'espaces publics en lien avec les espaces ouverts et le maillage vert accompagnent la ville des courtes distances en favorisant les modes doux.

Observations relative à la saturation du réseau autoroutier (principe B2)

Le point de convergence entre le boulevard des Abarois et l'actuelle bretelle constituera le nouveau raccordement au réseau autoroutier. L'échangeur existant sera maintenu et le tronçon routier descendant vers la route de Chancy passera au domaine cantonal. L'accessibilité à l'autoroute par cet axe sera maintenue.

La question de la saturation du réseau autoroutier dépasse largement les enjeux du PDQ Bernex-Est, voir la compétence cantonale. La Confédération, par l'intermédiaire de l'office fédéral des routes, propriétaire de l'infrastructure, travaille à l'amélioration de la capacité et de la sécurité du contournement de Genève. Le tronçon comprenant la jonction autoroutière de Bernex est intégré au module 3 du programme d'assainissement des routes nationales. Des investissements importants sont ainsi prévus par la Confédération à moyen terme,

Le PDQ Bernex-Est ne peut pas inscrire dans ses ambitions l'amélioration de la fluidité aux heures de pointe de l'A1. Il est par contre impératif de planifier une accessibilité contrôlée pour éviter tout reflux dans les quartiers.

Observations relatives à la tangentielle (principe directeur A7)

La réalisation d'une ligne de transport public tangentielle, entre les quartiers de Bernex Est et des Cherpines, interviendra une fois ces développements amorcés. Le Plan Décennal des Investissements fixe d'ailleurs une échéance de réalisation à 2025 pour cet axe de transports publics et de mobilité douce. C'est dans le cadre du développement du projet urbain des secteurs de Vuillonex et de la Croisée que l'assiette et le tracé de la nouvelle voirie seront précisés.

La position de la tangentielle, telle que représentée schématiquement par une flèche dans le plan de synthèse du PDQ Bernex Est, doit être affinée. Le tracé du chemin de Tréchaumont est prérequis marquant la limite du village de Confignon, en ouverture sur la césure verte.

Cette position en frange devra être la moins marquante possible pour la zone agricole.

Observations relatives à l'incidence des normes OPAM sur l'urbanisation, OPB, OPAIR (principe directeur C4)

La conciliation des exigences liées aux installations assujetties à l'OPAM et à la réalité se fait grâce à la coordination entre l'aménagement du territoire et la protection contre les accidents majeurs qui est une démarche itérative et préconisée par la Confédération dans son guide de planification sur le sujet.

A l'échelle du PDQ, le degré de détail ne permet pas de définir des mesures concrètes. Celles-ci seront proposées, évaluées et définies dans le cadre des futurs projets de développement (PLQ, PDZI, routes).

Concernant la thématique du bruit, à l'échelle du plan directeur de quartier (PDQ) l'orientation choisie est traduite dans le principe directeur C4 "Adopter une posture urbaine pour gérer les nuisances sonores et promouvoir une qualité d'ambiance sonore dans les espaces publics".

Ensuite, ce sera à une échelle plus fine, c'est-à-dire au niveau des plans localisés de quartier (PLQ) et des plans directeurs de zone industrielle (PDZI), procédures "opposables aux tiers", que des études d'impact sur l'environnement (EIE), notice d'impact sur l'environnement (NIE), ou autre document d'évaluation environnementale seront réalisés. Dans chacune de ces études un chapitre spécifique sera consacré à l'évaluation de l'impact du projet concernant le bruit et la protection de l'air sur la base d'une étude de trafic menée à l'échelle du grand projet Bernex. Le Boulevard des Abarois, en tant que nouvelle route, fera également l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement (EIE).

La combinaison de ces études d'impact (nouvelle route et nouveaux quartiers) permettra d'évaluer le bruit routier sur les récepteurs sensibles existants et projetés et d'assurer une prise en compte optimale de l'OPB et de l'OPair sur la totalité du périmètre du PDQ.

Ainsi, tous les moyens seront étudiés afin de limiter les nuisances sonores notamment pour les habitants actuels et ceux des futurs quartiers. En effet, dans le cas de logements (existants ou projetés) proches d'une source de nuisances sonores (ex.: route), diverses mesures permettent d'agir de la source du bruit jusqu'au local sensible exposé aux nuisances.

Les plans localisés de quartier (PLQ) issus du périmètre du PDQ, seront accompagnés d'un rapport d'impact sur l'environnement ou d'une notice d'impact sur l'environnement. Les demandes d'autorisation de construire issues de ces derniers seront également accompagnées d'un RIE ou d'une NIE selon la procédure et conformément au droit fédéral et cantonal (OEIE – ROEIE – Manuel EIE). Le PDZI fera l'objet d'une évaluation environnementale spécifique aux zones industrielles.

Ces différentes études permettent de suivre le projet dès sa conception lors des autorisations et pendant le chantier. Ce processus assure une coordination environnementale des projets de développement de Bernex Est sur la totalité du périmètre, approche essentielle pour un projet d'envergure.

De ce fait, la prise en compte des différents domaines de l'environnement, et des potentielles nuisances et opportunités créées par les projets, sera effectuée dès la conception.

Observations relatives à la programmation (principes directeurs A3, A4 et A5)

La programmation indiquée vise à asseoir la position de centre régional de Bernex en coordonnant la planification des équipements publics régionaux et communaux. Elle vise aussi à réaliser un quartier urbain animé et diversifié.

Les propositions de programme doivent être comprises comme la volonté de créer un centre de vie doté des services et des commodités nécessaires pour satisfaire aux besoins des populations et favoriser la ville par des courtes distances. Les conditions financières et leur caractère impératif détermineront certainement le rythme de ces équipements qui doivent rester constitutifs du projet de ville pour en assurer la qualité. Des synergies entre équipements existants et futurs doivent participer à l'économie du sol.

Le PDQ Bernex-Est offre une fourchette programmatique pour laisser une marge d'adaptation en réponse à la conjoncture. Cette fourchette programmatique satisfait un bon compromis entre davantage d'activités ou davantage de logements

La volonté de reconnaître Bernex dans son rôle de pôle justifie l'engagement du canton pour y localiser un certain nombre d'équipements. Plusieurs départements dont le DIP, le DSE, le DF et le DALE mènent des études de faisabilité ou d'opportunité pour présenter Bernex comme un site très favorable. La question de la direction générale des véhicules et d'autres services cantonaux intégrés dans une démarche globale n'est pas un élément déterminant de la nouvelle urbanisation avec moins de 2% de surface dédiée.

Observations relatives à la gouvernance et à la concertation (objectif 2)

Nous saluons les propositions de participation d'associations d'habitants au projet. Il est effectivement essentiel d'associer les acteurs locaux au développement de leur territoire en partenariat avec des opérateurs privés porteurs du financement des constructions et les instances communales et cantonales dans une vision cohérente.

La planification se fait depuis 2011 en complète transparence avec les exécutifs communaux de Bernex et Confignon réunis en Comité de Pilotage avec les chefs des départements de l'aménagement du logement et de l'énergie (DALE) et de l'environnement des transports et de l'agriculture (DETA).

Tous les services de l'Etat et les services techniques communaux délégués se réunissent hebdomadairement en Direction de projet pour partager les expertises techniques en cours de maturation dans l'optique de remonter au comité de pilotage les arbitrages nécessaires.

La LAT, son article 4, la LGZD son article 5 et la Constitution genevoise ses articles 11, 134 et 135 garantissent la concertation et la participation de la population. La récente réforme des PLQ prévoit les modalités de cette concertation dans le déroulement du processus du projet urbain: Premièrement, l'ouverture du dialogue, puis l'association des riverains à l'élaboration du projet de quartier et pour terminer une restitution globale pour expliquer les choix opérés à l'aune de critères objectifs.

Ce plan de concertations sera appliqué pour chaque secteur étant entendu qu'il ne s'agit ni de remettre en cause les objectifs de production de logements répondant au besoin prépondérant de la population, ni de revenir sur le Plan Directeur Cantonal qui est également

un invariant depuis son approbation par la Confédération le 29 avril 2015 ainsi que sur les lois et les normes qui demeurent réservées.

La population de Bernex est depuis 2005 informée de toutes les démarches, des études d'opportunité tel le Projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevois, aux études de faisabilité tel le Plan guide ou à celles ayant trait aux conditions du développement à l'instar du Plan Directeur de Quartier Bernex-Est. Ces partages préalables concourent à asseoir une démarche intégrative et concertée qui sera une base très solide pour démarrer les études localisées avec les riverains et associations concernés.

Les modalités de concertation seront explicitées dans une nouvelle section de Mise en œuvre du Plan Directeur de Quartier Bernex-Est.

Réitérant nos remerciements pour vos observations, nous prenons rendez-vous pour les concertations organisées dans le cadre des études à venir pour les futures Plans Localisés de Quartiers (PLQ). C'est à cette échelle que les préoccupations générales à l'exemple des gabarits et l'intégration aux tissus existants pourront être abordées.

Veillez recevoir, Messieurs, nos salutations distinguées.



Isabel Girault
Directrice générale

Copie : - M. Antonio Hodgers, conseiller d'Etat chargé du DALE
- M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé du DETA
- Conseil administratif de la commune de Bernex
- Conseil administratif de la commune de Confignon