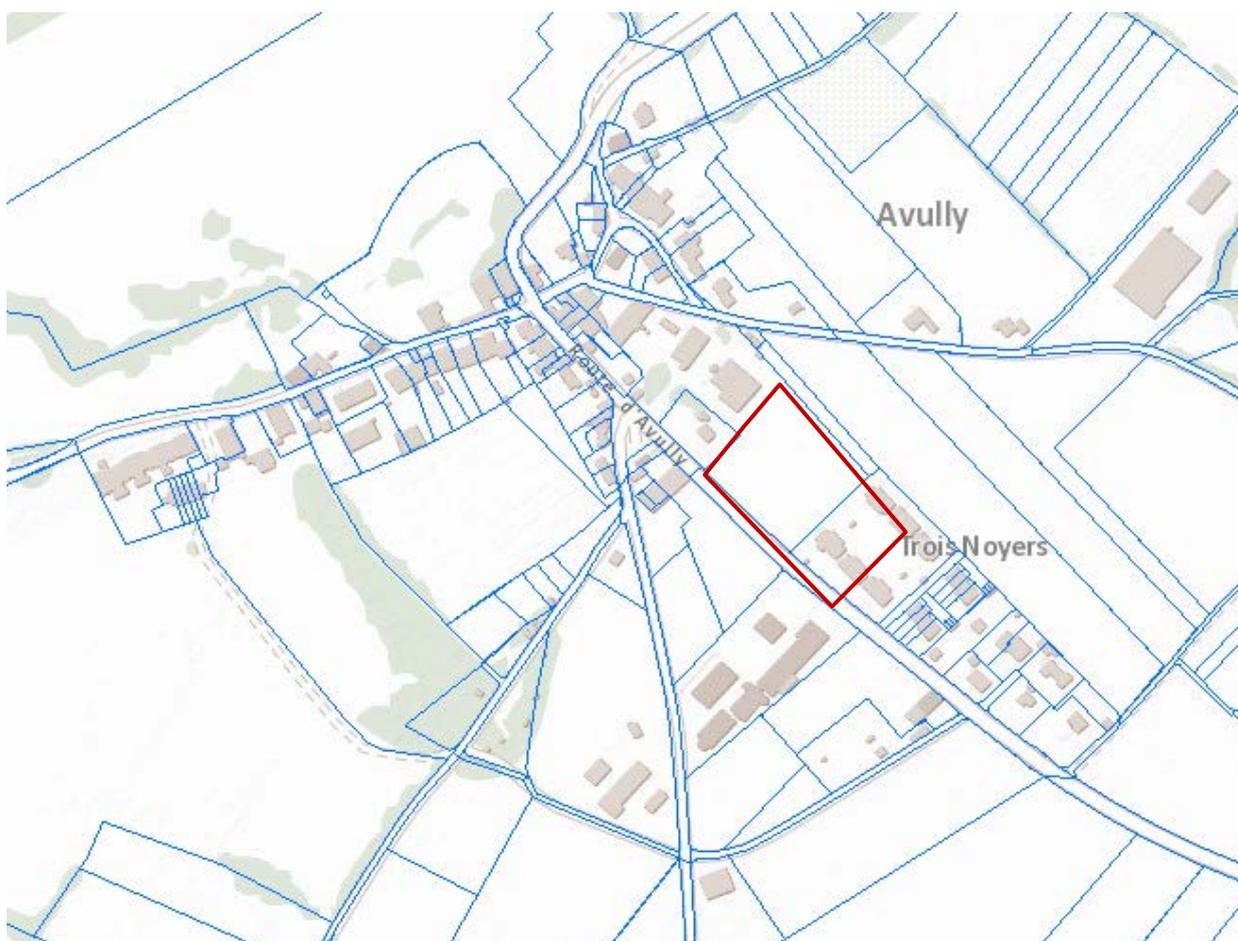


# PLAN LOCALISÉ DE QUARTIER N° 30041

COMMUNE D'AVULLY  
ROUTE D'AVULLY



RAPPORT EXPLICATIF

ADOPTÉ PAR LE CONSEIL D'ÉTAT LE 10 MARS 2021

Avril/2019

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. Introduction .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Contexte .....</b>	<b>3</b>
2.1 Description succincte .....	3
2.2 Planifications directrices .....	4
<b>3. Présentation des études préalables .....</b>	<b>6</b>
3.1 La chronologie des études.....	6
3.2 Le diagnostic.....	8
3.3 Les enjeux.....	12
<b>4. Projet.....</b>	<b>14</b>
4.1 Le parti d'aménagement retenu.....	14
4.2 Commentaires des dispositions du plan et règlement.....	16
<b>5. Processus décisionnel .....</b>	<b>20</b>
5.1 Les décisions aux trois stades d'élaboration du PLQ.....	20
5.2 La concertation .....	20

# 1. INTRODUCTION

Le plan localisé de quartier (PLQ) N° 30041 se situe le long de la route d'Avully sur le territoire de la commune d'Avully.

Ce PLQ s'inscrit dans la continuité du plan directeur cantonal « Genève 2030 » qui identifie Avully comme un secteur présentant un potentiel de développement, et du plan directeur de quartier « Extension du village » (n° 29761) adopté par la commune d'Avully, qui vise à développer le sud du village.

Le dossier du PLQ n° 30041 se compose des documents suivants :

- **le plan** illustre graphiquement la traduction réglementaire du parti d'aménagement retenu, il est composé d'un volet "aménagement" et d'un volet "équipement, contraintes et domanialités" et de coupes ;
- **le règlement** consiste en règles écrites qui peuvent préciser ou compléter les éléments portés au plan ;
- **le rapport explicatif** est un document d'accompagnement de la procédure d'instruction d'un PLQ. Il sert principalement à informer le public sur l'origine, le contexte et les objectifs du projet ainsi qu'à rendre compte de la concertation mise en place dans le cadre de l'élaboration de ce dernier. Il précise également les recommandations organisationnelles, architecturales et paysagères du PLQ. C'est une pièce constitutive qui n'est pas opposable aux tiers. Toutefois, il permet d'approcher et de comprendre l'orientation prise par les diverses parties ayant mené à l'élaboration des documents formels constituant le PLQ, à savoir : le règlement et le plan du PLQ.

Le dossier de PLQ est accompagné de pièces réglementaires, comme le CET (concept énergétique territorial) du 13 octobre 2016 et le schéma directeur des eaux du 31 janvier 2017. Ces documents sont également opposables aux tiers.

Il est également complété par les études suivantes :

- Un screening routier OPAM Route d'Avully du 4 juillet 2016.
- Une étude mobilité pour tout le secteur du PDQ du 6 juillet 2018.

## 2. CONTEXTE

### 2.1 Description succincte

Le village d'Avully est situé à l'ouest du canton, au cœur de la région de la Champagne. Le périmètre du PLQ Route d'Avully est localisé au sud-est du village d'Avully, entre un lotissement au sud, une ferme au nord, des terrains en zone agricole à l'est et la route d'Avully à l'ouest.

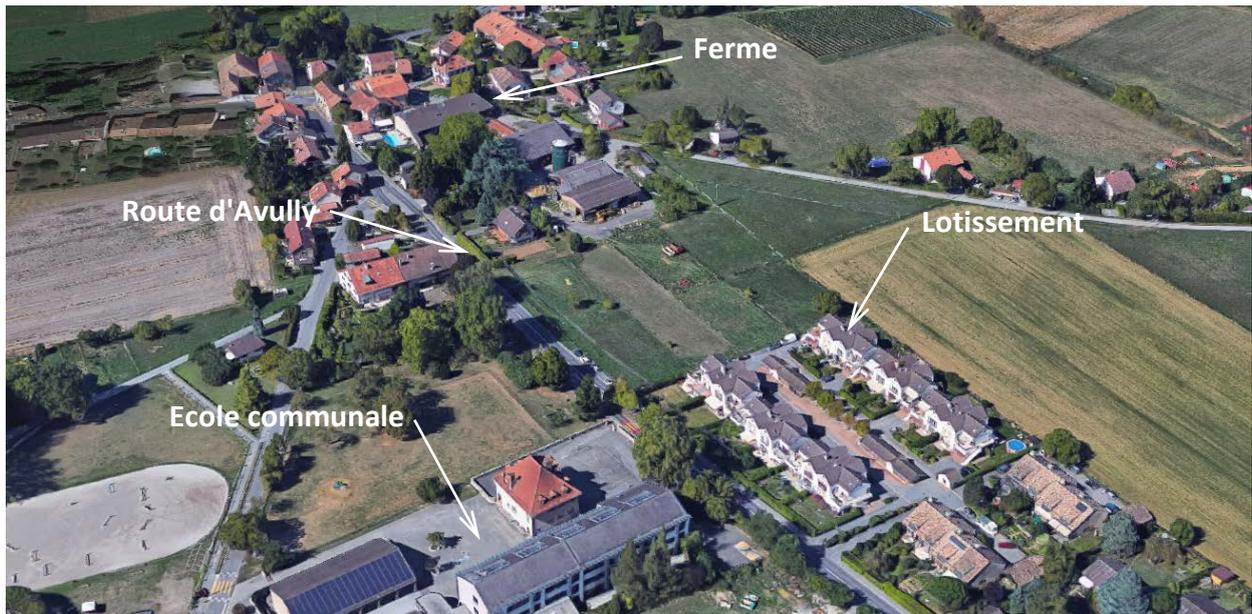


Figure 1 – Vue aérienne du périmètre de PLQ dans le village d'Avully. Source : SITG

Le foncier, entièrement en mains privées, est composé de deux parcelles, la parcelle 2862 pour partie d'une surface de 10'432 m<sup>2</sup> ainsi que la parcelle 2863 d'une surface de 1'618 m<sup>2</sup> représentant au total 12'050 m<sup>2</sup> pour l'ensemble du PLQ.

Ce secteur accueille actuellement principalement des parcelles non construites avec des espaces de prairies et de vergers, à l'exception d'un hangar sur la parcelle 2862, et d'un bâtiment d'habitation sur la parcelle 2863.

Le périmètre du présent PLQ est desservi par la ligne régionale de bus K, qui offre 2 à 4 fois par heure un rabattement sur le tramway 14 à Bernex, ainsi que par la ligne régionale de bus X qui offre 1 à 2 fois par heure un rabattement sur le RER à la Plaine.

La route d'Avully, appartenant au domaine public cantonal, assure une très bonne accessibilité en transport individuel motorisé.

Le terrain est pratiquement plat, quelques arbres sont présents au nord du périmètre, le reste présente des espaces plutôt de prairies et de vergers.

## 2.2 Planifications directrices

### 2.2.1 Planification cantonale

Le périmètre du PLQ n° 30041, d'une superficie de 12'050 m<sup>2</sup>, se situe principalement en zone de développement 4B protégée et une partie en zone 4B protégée.

Le présent PLQ est conforme au plan directeur cantonal (PDCn) 2030 adopté par le Grand Conseil le 20 septembre 2013 et approuvé par le Conseil fédéral le 29 avril 2015.

La carte du schéma directeur cantonal du PDCn 2030 répertorie le périmètre en tant qu'objet du périmètre d'extension du village d'Avully et renvoie aux fiches A06 et C02 :

#### **Fiche A06 : "Gérer l'évolution des villages dans l'espace rural"**

Permettre une évolution raisonnable et un développement mesuré des villages dans l'espace rural, dans le respect de leur identité historique, architecturale et spatiale. L'extension du village d'Avully est identifiée dans cette fiche.

#### **Fiche C02 : "Maîtriser l'impact des extensions urbaines sur la zone agricole"**

Maîtriser l'impact des extensions urbaines sur l'activité agricole.

Selon le PDCn 2030, tout projet d'extension de la zone à bâtir sur la zone agricole d'un village doit respecter un indice de densité (ID) minimal de 0,8, ce qui correspond, à l'échelle du quartier, à un indice d'utilisation du sol (IUS) minimum de 0.6. L'extension du village a été affectée en zone de développement 4B lors de la modification de zone adoptée le 16 mai 2014.

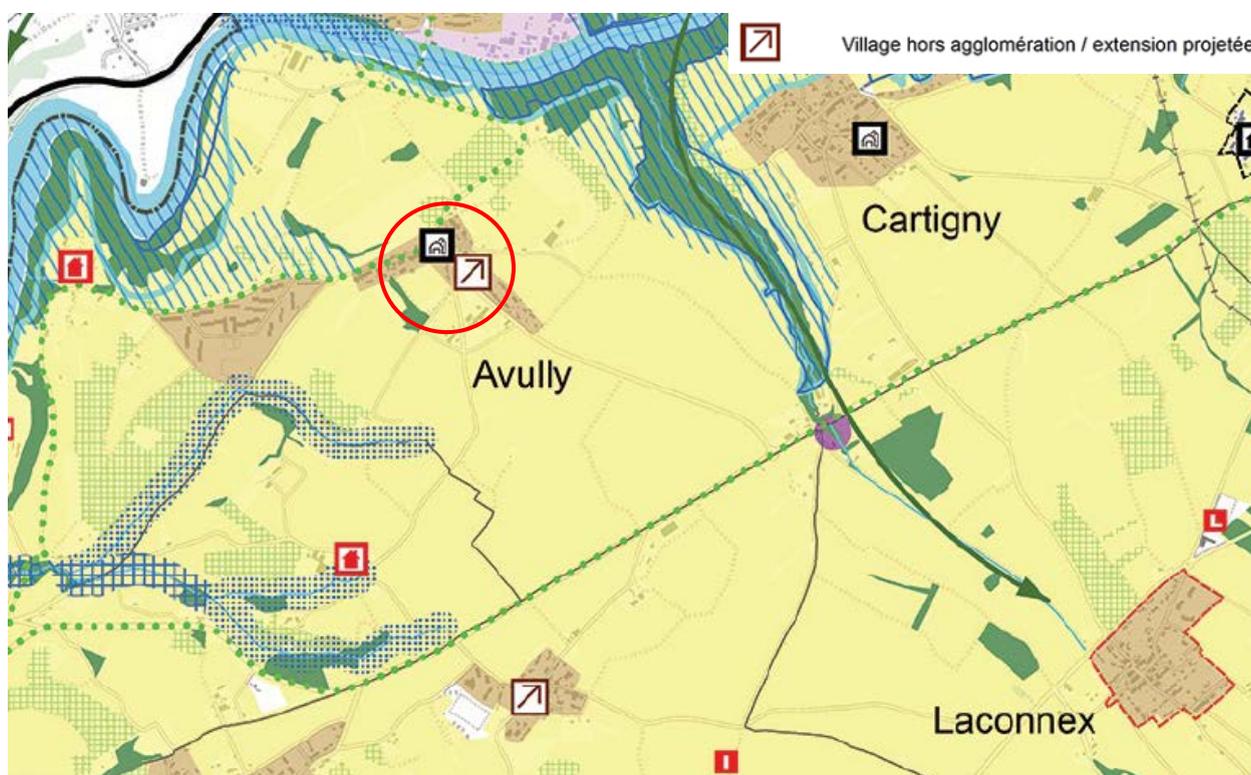


Figure 2 – Extrait de la carte du schéma directeur cantonal du PDCn 2030

Le présent PLQ s'attache à densifier le village de manière rationnelle, en lien avec le village d'Avully et propose une densité (IUS) proche de 0.83 et un indice de densité (ID) de 1.4. Il est donc conforme au PDCn 2030.

## 2.2.2 Planification communale

Le Plan directeur communal (PDCom) d'Avully et le plan directeur des chemins pour piétons inclus dans le PDCom adopté par le Conseil municipal le 15 novembre 2007 et approuvé par le Conseil d'Etat le 6 février 2008, identifie ce secteur dans son chapitre 4 « Urbanisation du village d'Avully », comme potentiel à bâtir.

*"Le projet communal prévoit de nouvelles possibilités de bâtir: d'une part sur les parcelles n<sup>os</sup> 2507 et 2540\*, le long de la route d'Avully....". \*2540 actuellement 2862*

Dans sa fiche de mesure **1 B** : "Développement du village: extension du village" il est convenu d'établir un plan directeur de quartier comprenant le secteur du centre scolaire et les nouvelles zones à bâtir dont fait partie la parcelle 2540, parcelle actuellement sise sur le secteur du présent PLQ.

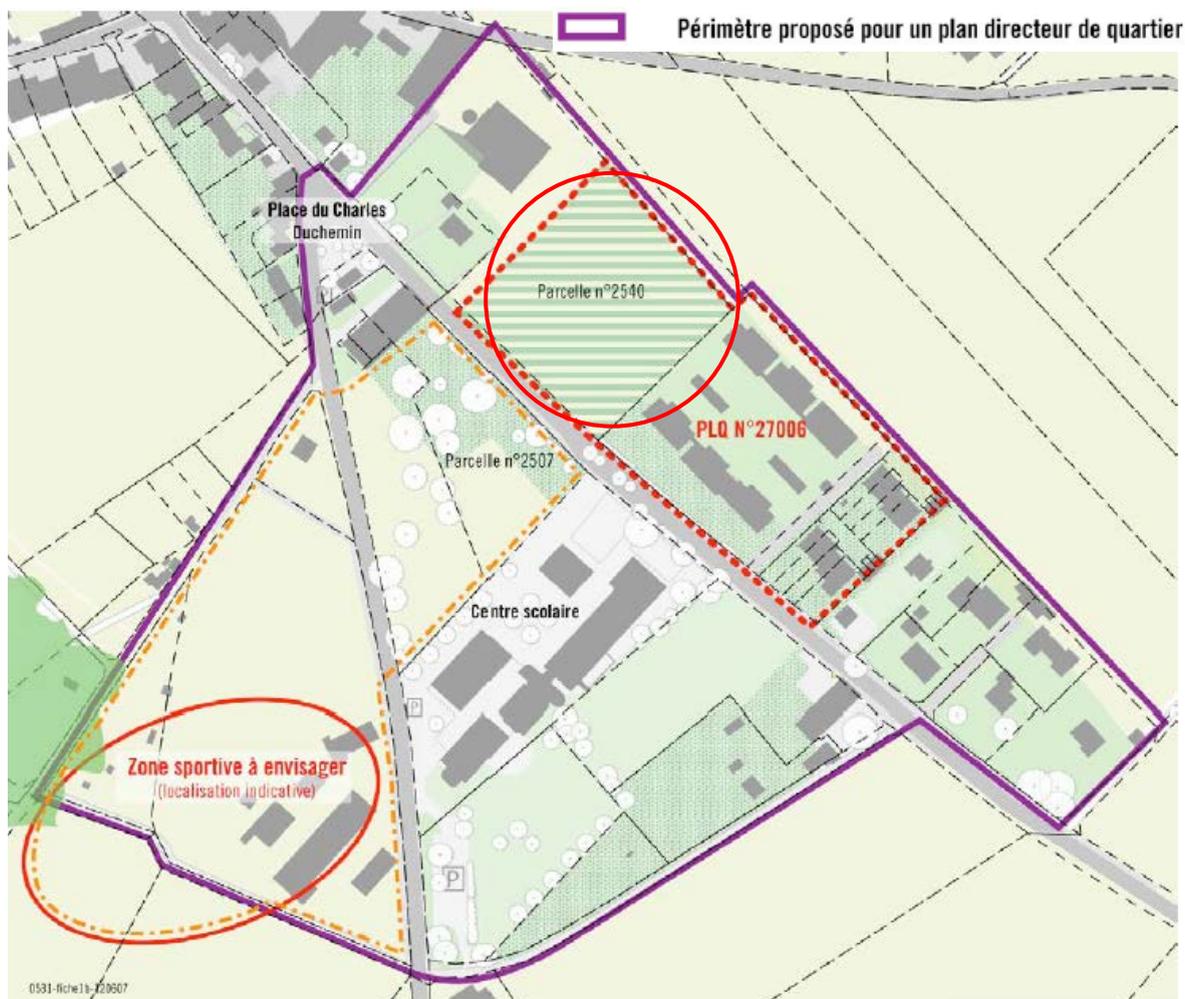


Figure 3 – Extrait du plan du plan directeur communal (PDCom) d'Avully

En densifiant ce secteur par la construction de nouveaux logements qui s'inscrivent dans un réseau d'espaces publics et d'espaces végétalisés en connexion avec le maillage existant, le présent PLQ est donc conforme au PDCom et au PDCP.

## 3. PRÉSENTATION DES ÉTUDES PRÉALABLES

### 3.1 La chronologie des études

Une fois l'entrée en force en 2008 du plan directeur communal de la commune d'Avully, un plan directeur de quartier "Extension village" est initiée par la commune.

Le plan directeur de quartier " Extension village" n° 29761, adopté par le Conseil municipal le 24 janvier 2013 et approuvé par le Conseil d'Etat le 15 mai 2013, a pour objectif de permettre un développement modéré du village avec la réalisation de logements et d'équipements. Il reprend les objectifs et mesures du PDCom et délimite le secteur destiné à accueillir le futur développement du village d'Avully, dans lequel s'inscrit le présent PLQ.

Le PLQ route d'Avully répond aux objectifs formulés dans les fiches de mesures suivantes :

#### **Fiche 4 :** *"Secteur est-partie nord"*

- Prolonger le réseau d'espaces publics reliant le vieux-village à son extension.
- Créer un front d'activités dans les rez-de-chaussée le long de la route d'Avully, protégeant les logements à l'arrière et participant à la définition de l'entrée du village.
- Délimiter le front nord-est de la Place Charles-Duchemin.
- Maintenir une césure verte (mais de moindre taille que celle projetée dans le PDCom de 1972) en tant que fenêtre paysagère reliant le nord du secteur des Communs au chemin des Tanquons.

#### **Fiche 9 :** *"Route d'Avully"*

- Assurer une continuité de l'espace public entre le centre scolaire, la Place Charles-Duchemin et les prolongements extérieurs des nouvelles constructions.

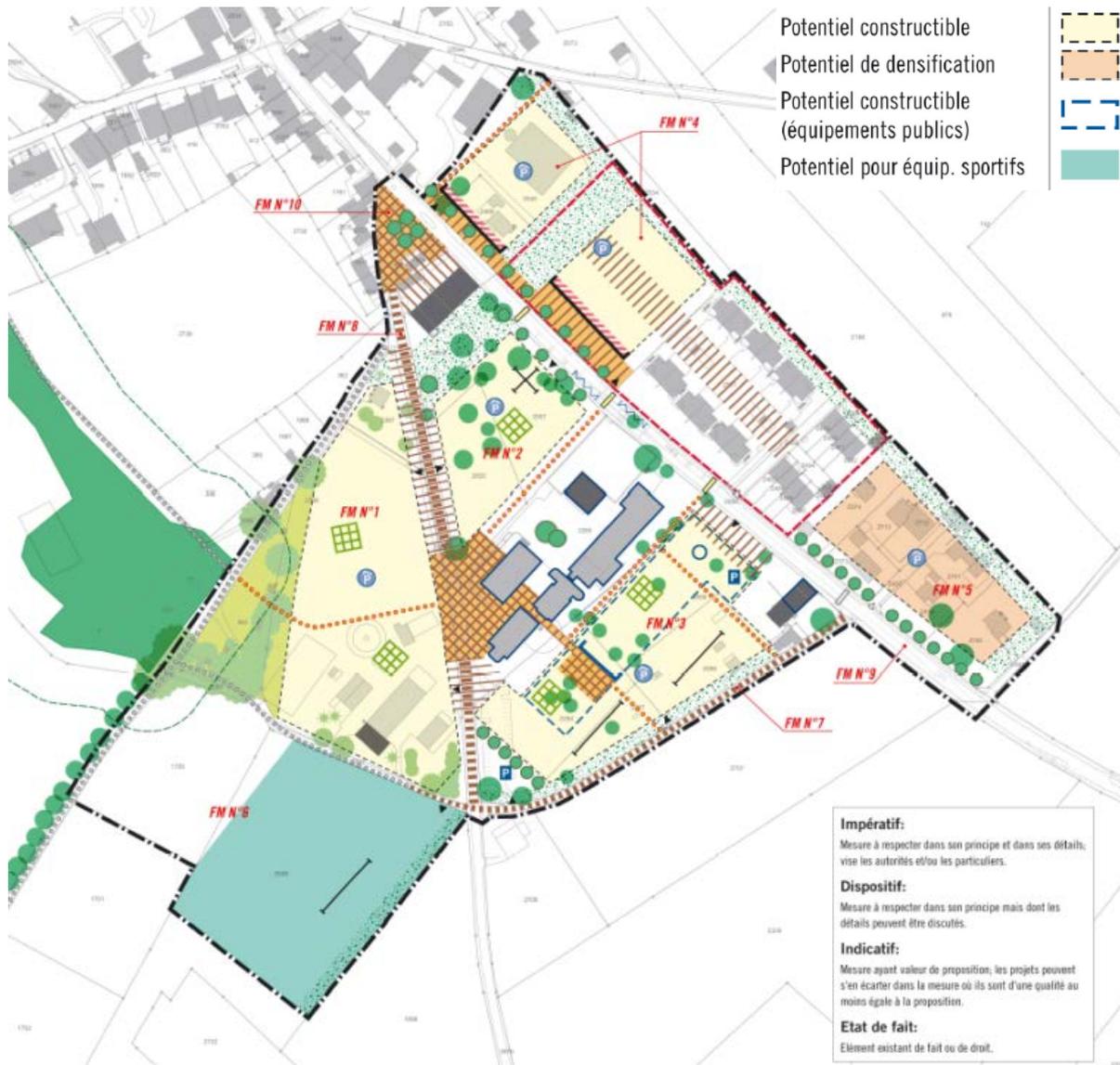


Figure 4 – Planification de l'extension du village d'Avully. Source : PDQ 29761

En 2015 une charte des espaces publics et collectifs est initiée par la commune et réalisée par le bureau LMLV dans le but de garantir une cohérence dans la conception et la concrétisation des espaces publics des futurs développements.

Les enjeux relevés dans les fiches suivantes concernent le PLQ n° 30041 «Route d'Avully» :

**Fiche 5 : "Place Duchemin"**

- Conforter la place Duchemin comme espace public majeur.
- Assurer la continuité des axes de mobilité douce, transversaux et longitudinaux et plus particulièrement les liaisons avec le village, le chemin des Tanquons et les futurs équipements commerciaux du secteur Est partie nord.

**Fiche 6 : "Route d'Avully"**

- Assurer l'aménagement du secteur Est partie nord – esplanade et mail arboré afin de conforter spatialement la place Duchemin.

Parallèlement au présent PLQ, deux autres PLQ sont en cours d'étude, dont un au centre, le PLQ communal sur le chemin des Trois-Noyers ainsi qu'un autre à l'ouest sur le site du manège, « Courtil Parc ».



Figure 5 – Vue du village d'Avully. Source : SITG

### 3.2 Le diagnostic

Les éléments de diagnostic se référant au périmètre du présent PLQ sont synthétisés ci-dessous

#### 3.2.1 *Urbanisme, espaces publics*

Le village d'Avully se structure autour de la route du Moulin-Roget et de la route d'Avully, en village-rue. Le tissu bâti est une caractéristique de cette organisation: l'absence d'alignement des façades principales, l'espace de transition entre les façades et la rue qui se décline en courettes, jardinets ou plus récemment en places de stationnement, notamment dans les nouvelles constructions situées à l'extrémité ouest du village.



PLQ dont l'adoption est antérieure au 1<sup>er</sup> janvier 1980. Une grande partie de la parcelle 2862 se recoupe avec l'ancien secteur non aedificandi de cet ancien PLQ et répond ainsi au critère « *partie de l'agglomération qui est déjà largement bâtie* » (art. 36 al. 3 LAT), et donc propre à la construction au sens de l'art. 15 al. 4 let. a LAT, définissant la zone à bâtir. Un report des droits à bâtir avait en effet été opéré afin de concentrer les constructions plutôt dans la partie sud des terrains, les terrains libres de construction étant prévus pour constituer un jardin collectif et place de jeux des habitations afin de respecter le principe de la transition verte entre le village et son extension.

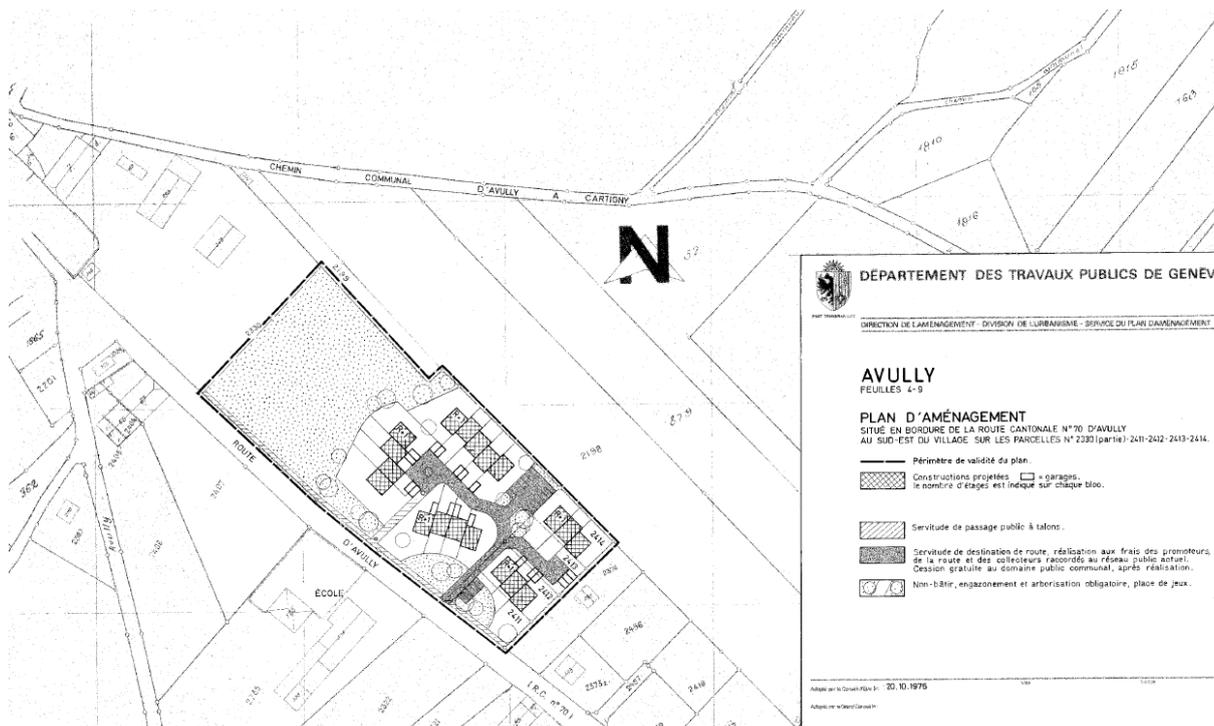


Figure 8 – Plan localisé de quartier 27006. Source : SITG.

Le plan directeur communal et le plan directeur des chemins pour piétons (approuvé par le Conseil d'Etat le 6 février 2008) ont remis en question cette transition. La notion de césure verte, justifiée par la volonté de préserver un écrin de verdure autour du noyau villageois historique, est réinterprétée par la Place Charles-Duchemin qui pourrait jouer ce rôle d'articulation entre les deux entités et préserver ainsi un espace de transition et de respiration entre les nouvelles constructions et les maisons villageoises.

Lors de la précédente étude planificatrice liée au périmètre du présent PLQ, le plan directeur de quartier 29761 a défini un certain nombre de recommandations liées à l'implantation des bâtiments ainsi qu'à l'aménagement de l'espace public dont:

- La création de cours polyvalentes le long de la route d'Avully en tant qu'espace d'accueil des activités (commerces et services) et implantation des constructions en retrait, sous forme de front bâti.
- L'organisation des constructions autour d'espaces collectifs.
- L'implantation d'un volume permettant de mieux délimiter le front nord-est de la Place Charles-Duchemin.
- Le maintien d'une césure verte en tant que fenêtre paysagère reliant le nord du secteur des communs au chemin des Tanquons.
- La création d'un front d'activités dans les rez-de-chaussée le long de la route d'Avully,

protégeant les logements à l'arrière et participant à la définition de l'entrée du village.

- La prolongation du réseau d'espaces publics reliant le vieux-village à son extension.

### 3.2.2 Mobilité

En termes d'accessibilité, le secteur du présent PLQ est situé le long de la route d'Avully et bénéficie d'une bonne accessibilité tant individuelle que collective.

Le PLQ est localisé à proximité immédiate d'un arrêt de bus (Avully-Ecole) et présente une bonne accessibilité générale (ligne de bus K connectée au TCOB, ligne de bus X connectée au RER en gare de la Plaine).

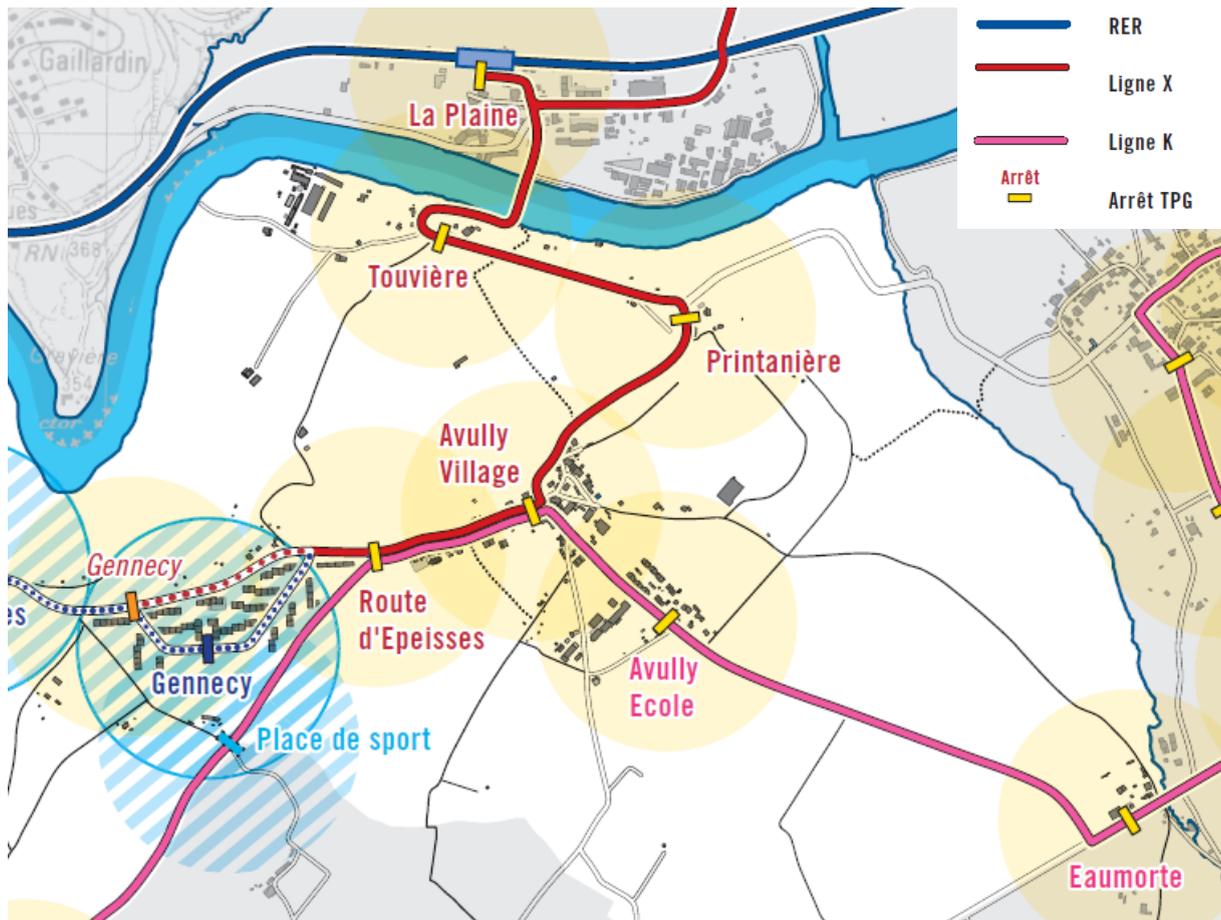


Figure 9 – Transport publics: état actuel et projet PDTP. Source : PDCOM Avully 29603

En termes de mobilité douce, le réseau est essentiellement développé le long des axes et dessertes existants. Dans le PDQ, un manque de continuité piétonne entre le village et le « hameau de l'école » est relevé le long de la route d'Avully. Cette situation provoque un problème de sécurité. Le maillage des cheminements piétons doit être complété et connecté aux centralités environnantes (place Charles-Duchemin par exemple).

### 3.2.3 Protection contre les accidents majeurs (OPAM)

Le secteur du présent PLQ se situe le long de la route d'Avully (RC70) empruntée par un transport de marchandises dangereuses liées à l'entreprise Firmenich SA. Cette voie de communication est assujettie à l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs, du 27 février 1991 (RS 814.012 ; ci-après OPAM) qui doit permettre de déterminer d'éventuelles mesures de prévention des accidents majeurs.

Afin d'évaluer le risque induit par cet axe routier, une étude de screening routier (PDQ Extension du village d'Avully – Screening routier selon l'OPAM de la route d'Avully – CSD Ingénieur, 5.12.2016/version 2) a été réalisée par un bureau spécialisé selon la méthodologie fédérale.

Cette étude montre qu'avec les projets de développement du village d'Avully, la courbe cumulative des risques reste dans le domaine acceptable. Par conséquent, le risque peut être considéré comme acceptable, selon les critères de l'OPAM, pour l'ensemble du PDQ Extension du village d'Avully, et également pour le PLQ qui nous concerne.

### 3.2.4 Energie

Le concept énergétique territorial du 13 octobre 2016 élaboré par le bureau Amstein & Walther préconise, pour les besoins de chaleur des futurs quartiers, une stratégie de réseaux de chaleurs décentralisés avec un champ de sonde à l'échelle des parcelles et une production de chaleur au moyen de pompes à chaleur décentralisées à l'échelle de chaque immeuble. Cette stratégie serait compatible avec une réorganisation future en lien avec la concrétisation du projet « Géothermie 2020 » dans le secteur concerné. *Pour plus de détails, se référer au CET annexé au PLQ.*

### 3.3 Les enjeux

L'objectif principal de ce PLQ est la réalisation d'un nouveau quartier de logements de qualité en lien avec le village historique de la commune d'Avully comme convenu dans le PDQ. Il s'agit de générer de grands espaces afin de garantir des percées visuelles sur la campagne et le grand paysage.

L'implantation des nouveaux bâtiments le long de la route d'Avully, devra permettre une redéfinition de l'espace public, ainsi que l'aménagement de cours polyvalentes le long de la route afin d'offrir les conditions pour accueillir des activités dans les rez-de-chaussée.

Au niveau de la mobilité, l'enjeu principal est de compléter le maillage piéton et mobilité douce à l'intérieur du PLQ vers les espaces et équipements publics existants. Le PLQ doit permettre la création de liaisons piétonnes transversales pour renforcer ce réseau et assurer



des connexions est-ouest et nord-sud.

Figure 10 – Réseau mobilités douce et espaces publics. Source : PDQ 29761

Un indice d'utilisation du sol (IUS) de 0.83 est fixé d'un commun accord entre la commune et l'Etat, pour une utilisation optimale du sol, et qui correspond à l'IUS estimé à 0.76, qui ressort du PDQ, augmenté de 10 % selon la bonification minergie existante à l'époque.

## 4. PROJET

### 4.1 Le parti d'aménagement retenu

Le parti d'aménagement retenu dans ce PLQ correspond à l'image développée dans le PDQ "Extension du village d'Avully".



Figure 11 – Situation actuelle et illustration du potentiel "fiche de mesure n°4". Source : PDQ 29761

Il en ressort quelques éléments structurants :

Front bâti :

- Renforcement du front bâti existant le long de la route d'Avully en s'alignant aux constructions en amont et en aval des parcelles du PLQ.

Cour intérieure :

- Espace ouvert dans la continuité du vide existant entre les villas au Sud-Est. Cet espace public sera plutôt réservé aux habitants du quartier, il est vu comme zone de rencontre, de jeux et de détente.

Césure perpendiculaire avec traitement paysagé entre les immeubles :

- La césure sera renforcée par l'implantation compacte des immeubles, émergence d'un espace central au croisement de la cour intérieure et de la césure qui tendra à prendre un caractère de place de quartier.

Espaces publics structurants le long de la route d'Avully :

- Création d'un mail arboré devant le bâtiment D dont le rôle sera de créer une continuité entre la place Charles Duchemin et l'espace central du quartier ainsi qu'avec les commerces situés au rez-de-chaussée des immeubles le long de la route

## d'Avully bâtiments A et D.

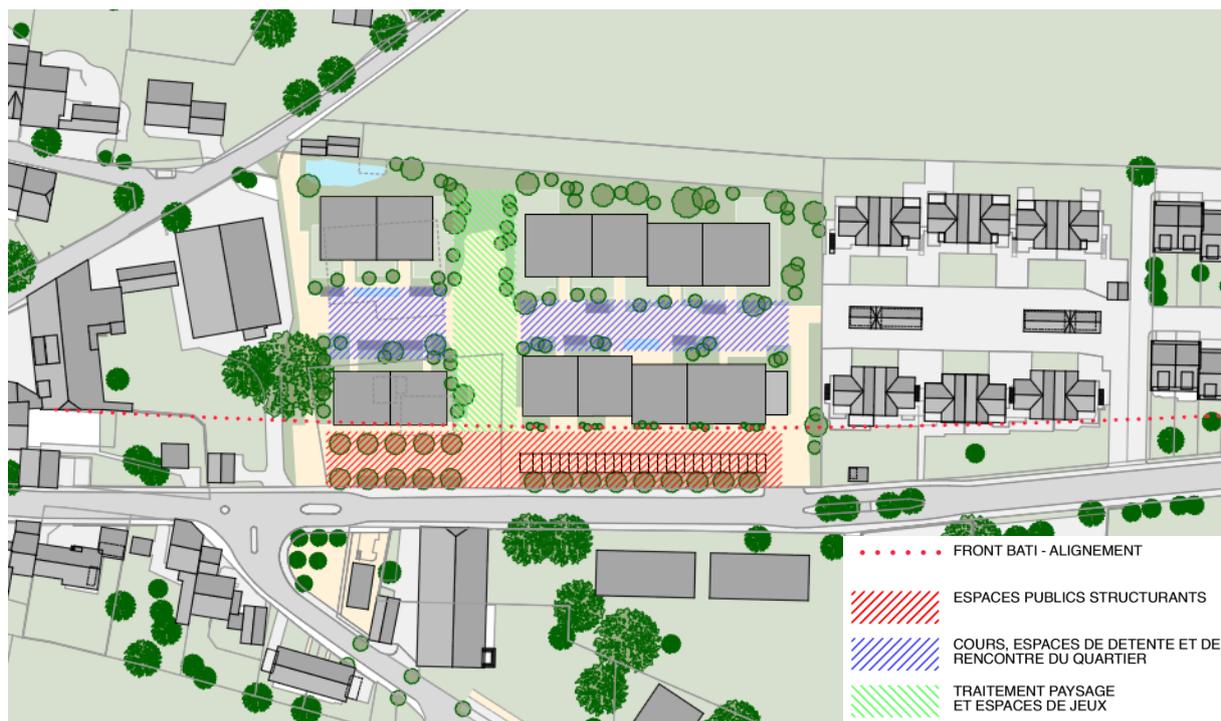


Figure 12 – Eléments structurants. Source : Présentation de la concertation du 30.05.2017



Figure 13 – Contenu et qualification des espaces extérieurs. Source : Présentation de la concertation du 30.05.2017

## Mobilité :

- L'accès aux zones de stationnement en surface ou en sous-sol, et les livraisons se font en un point unique à l'entrée du PLQ sur la route d'Avully de manière à éviter d'amener un surplus de trafic vers le centre du village.
- Un série de liaisons longitudinales et transversales rendent le quartier perméable et permettent une multiplicité de parcours pour la mobilité douce.

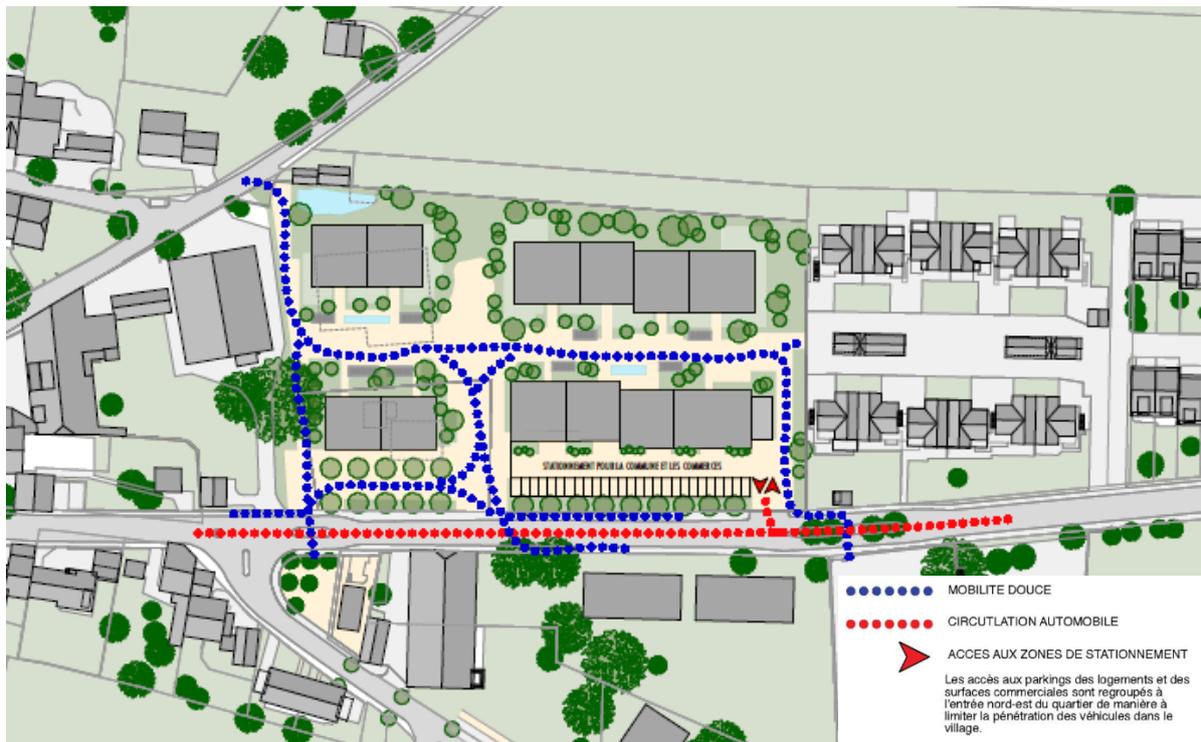


Figure 14 Mobilité. Source : Présentation de la concertation du 30.05.2017

## 4.2 Commentaires des dispositions du plan et règlement

### 4.2.1 Principes d'aménagement des espaces extérieurs

L'organisation des espaces extérieurs illustrés sur le plan du PLQ donne une intention d'aménagement qui doit faire l'objet d'une étude d'ensemble validée par les services concernés lors de la procédure d'autorisation de construire. Toutefois quelques éléments définissent la base de conception. Le projet prévoit, ainsi, les éléments réglementaires suivants :

- La création d'une servitude de passage public réservée aux piétons.
- La création d'une servitude de passage et d'usage public pour les deux cours intérieures desservant d'un côté la place de jeux, et de l'autre, les activités au rez-de-chaussée.
- Le caractère non clôturé des espaces libres de construction.
- L'accessibilité au public de l'espace majoritairement végétal et à la place de jeux.
- L'aménagement d'une noue à l'arrière des bâtiments donnant sur les terrains agricoles.

### 4.2.2 Le stationnement

Les places de stationnement à usage des habitants/employés se situent en souterrain. Les places de stationnement des clients ainsi que les 15 places communales se trouvent en surface. L'accès au domaine public se fait de manière à minimiser l'impact sur le trafic.

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

Ce règlement propose un découpage du territoire genevois en secteurs avec, pour chacun d'eux, un ratio minimum de places par m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> de surface de vente (SV) pour les activités, avec comme objectif de maîtriser les déplacements motorisés.

*A. En matière de logements :*

1/ Les ratios de stationnement pour les voitures hors secteur sont fixés par l'article 5, alinéa 1 RPSFP de la manière suivante :

- minimum 1.6 place/100 m<sup>2</sup> SBP pour les habitants ;
- minimum 0.125 place/100 m<sup>2</sup> SBP pour les visiteurs.

2/ Les ratios de stationnement pour les vélos hors secteur sont fixés par l'article 5, alinéa 9 RPSFP de la manière suivante :

- minimum 1.5 place/100 m<sup>2</sup> SBP, dont un tiers de l'offre doit être au rez-de-chaussée ou à proximité immédiate des allées d'immeubles pour répondre à un usage quotidien.

3/ Les ratios de stationnement pour les deux-roues motorisés (2RM) sont fixés par l'article 5, alinéa 8 RPSFP de la manière suivante :

- minimum 0.2 place/100 m<sup>2</sup> SBP.

*B. En matière d'activités :*

1/ Les ratios de stationnement pour les voitures dans ce secteur sont fixés par l'article 6 RPSFP de la manière suivante :

Pour les activités listées à l'article 6, alinéa 3 RPSFP, les ratios de stationnement maximums pour les employés et les visiteurs ou clients sont calculés en application de la norme VSS 640 281 du 1<sup>er</sup> février 2006. A ce stade, la typologie des activités n'est pas connue avec précision. Pour les besoins du dimensionnement, il est pris une hypothèse de programme maximaliste sur la base de la catégorie "commerce à faible fréquentation". Cette hypothèse doit être adaptée lors du dépôt de la demande définitive en autorisation de construire.

1.1 La catégorie "commerce à faible fréquentation" se base sur la surface de vente (SV = 80 % de la SBP activités) :

- maximum 1.5 place/100 m<sup>2</sup> SV pour les employés ;
- maximum 3.5 place/100 m<sup>2</sup> SV pour les clients.

2/ Les ratios de stationnement pour les vélos sont fixés par l'article 6, alinéa 8 RPSFP de la manière suivante :

- minimum 1 place/200 m<sup>2</sup> SBP.

3/ Les ratios de stationnement pour les 2RM sont fixés par l'article 6, alinéa 7 RPSFP de la manière suivante :

- maximum 1 place/200 m<sup>2</sup> SBP.

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

### C. Places de stationnement voitures

#### 1.1/ Pour les habitants des logements :

- La surface de 8'888 m<sup>2</sup> de logement au ratio de 1.6 place/100 m<sup>2</sup> de SBP de logement (article 5, alinéa 1 RPSFP), donne **143 places minimum** pour les habitants des logements.

#### 1.2/ Pour les visiteurs des logements :

- La surface de 8'888 m<sup>2</sup> de logement donne au ratio de 0.125 place/100 m<sup>2</sup> de SBP de logement (article 5, alinéa 1 RPSFP), donne **12 places minimum** pour les visiteurs des logements

**Soit un total de 143 places habitants des logements et 12 places visiteurs des logements.**

#### 1.3/ Pour les employés des activités :

- La surface de 1'114 m<sup>2</sup> d'activités au ratio de 1.5 place/100 m<sup>2</sup> de SV d'activités, sur la base d'un ratio de surface de vente équivalente à 80 % de la SBP, donne **13 places maximum** pour les employés des activités (la surface de vente étant égale à 80 % des SBP).

#### 1.4/ Pour les clients des activités :

- La surface de 1'114 m<sup>2</sup> d'activités au ratio de 3.5 place/100 m<sup>2</sup> de SV d'activités, sur la base d'un ratio de surface de vente équivalente à 80 % de la SBP, donne **31 places maximum** pour les clients des activités.

#### 1.5/ Pour la commune :

- Suite à l'identification du besoin de la commune, et avec accord des futurs constructeurs, **15 places** de stationnements doivent être exclusivement mises à disposition de la commune.

**Soit un total de 13 places employés des activités, 31 places clients des activités et 15 places communale.**

### D. Places de stationnement vélos

#### 2.1/ Pour les logements :

- La surface de 8'888 m<sup>2</sup> de logement au ratio de 1.5 place/100 m<sup>2</sup> de SBP de logement (article 5, alinéa 9 RPSFP), donne **134 places minimum** pour le logement.

#### 2.2/ Pour les activités :

- La surface de 1'114 m<sup>2</sup> d'activités au ratio de 1 place/200 m<sup>2</sup> de SBP d'activités

(article 6, alinéa 8 RPSFP), donne 6 **places minimum** pour les activités.

**Soit un total de 140 places vélos minimum.**

#### E. Places de stationnement deux-roues motorisés (2RM)

##### 3.1/ Pour les logements :

- La surface de 8'888 m<sup>2</sup> de logements au ratio de 0.2 place/100 m<sup>2</sup> de SBP de logement (article 5, alinéa 8 RPSFP), donne 18 **places minimum** pour les logements.

##### 3.2/ Pour les activités :

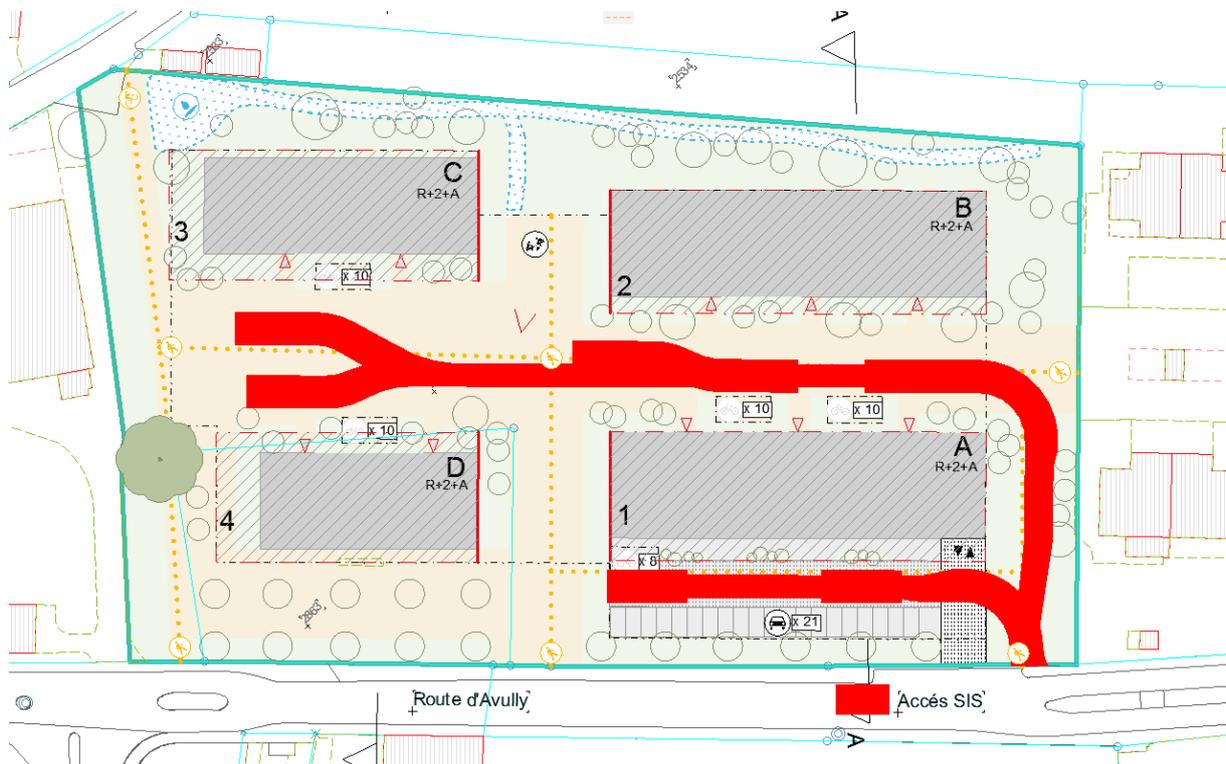
- La surface de 1'114 m<sup>2</sup> d'activités au ratio de 1 place/200 m<sup>2</sup> SBP activités (article 6, alinéa 7 RPSFP), donne 5 **places maximum** pour les activités.

**Soit un total de 23 places 2RM au maximum et 18 places au minimum**

#### 4.2.3. Accès pompiers

Une solution possible d'accès SIS est illustrée sur la figure ci-dessous.

L'accessibilité définitive sera établie dans le cadre des dossiers d'autorisation de construire.



## 5. PROCESSUS DÉCISIONNEL

### 5.1 Les décisions aux trois stades d'élaboration du PLQ

Identification du périmètre de PLQ dans le plan directeur communal (PDCom) d'Avully n° 29603 adopté par le Conseil municipal le 15 novembre 2007 et approuvé par le Conseil d'Etat le 6 février 2008, comme secteur à densifier.

Un plan directeur de quartier "Extension village" d'Avully n° 29761 fixe les règles de densification ainsi que le programme.

Conformément à ce PDQ "Extension Village d'Avully", le projet développe de nouveaux immeubles de logements de R+2+attique et garage, ainsi que des activités au rez-de-chaussée le long de la route d'Avully.

Les différents services de l'Etat ainsi que la commune d'Avully sont associés depuis le début du processus au pilotage de l'élaboration de ce PLQ.

Afin de planifier les différentes étapes ainsi que leurs acteurs, une coordination Commune/Etat est organisée le 17 juin, le 15 juillet et 31 août 2015, le bureau LMLV mandataire de la commune est aussi associé.

### 5.2 La concertation

Processus de concertation :

- Des séances de coordination entre les services de l'Etat et la commune d'Avully ont eu lieu le 17 juin, le 15 juillet et le 31 août 2015;
- Séance d'échanges avec la population du 17 mars 16 et le 30 mai 2017. Lors de ces séances, la population s'est exprimée sur des questions liées à la mobilité. En réponse, une étude de mobilité sur tout le périmètre du PDQ a été élaborée par le bureau d'ingénieur BCPH et jointe au présent PLQ.



