ANNEXE 4

ANNEXE 5

* Selon devis estimatif métré du bureau Argemi Bufano du 30.08.24		
Prix de construction TTC des logements et de ses sous-sols	***Logements hors sol***	***Sous-sol logements***
Travaux préparatoires	243'665.35 CHF	
Bâtiment	14'584'592.53 CHF	1'665'589.51 CHF
Equipement d'exploitation	19'706.63 CHF	
Aménagements extérieurs	2'179'802.49 CHF	
Frais secondaires	421'915.63 CHF	2'928.25 CHF
Divers & imprévus	412'279.89 CHF	49'967.71 CHF
Sous total TTC hors sol + sous-sol	**17'861'962.51 CHF**	**1'718'485.47 CHF**
TOTAL TTC hors sol + sous-sol	**19'580'447.98 CHF**	
*** Selon devis estimatif métré du bureau Argemi Bufano du 30.08.24**		
Prix de construction TTC du parking 133 places	**11'108'792.72 CHF**	
Prix/ place TTC	**83'524.76 CHF**	
*** Selon prévisions financières de la Fdp du 11.10.24**		
Coûts TTC refacturés à la commune d'Hermance par la Fdp		
Prix par place TTC	**72'427.00 CHF**	
48 abonnements habitants foisonnés à 45 habitants	3'259'215.00 CHF	
6 places non financées par la fdp	501'148.54 CHF	
Total TTC	3'760'363.54 CHF	
Cout total TTC pour la commune d'Hermance	**23'340'811.53 CHF**	

Novembre 2024

Projet Parcelle 1943

Séance d'information du 30 octobre 2024 - Salle communale d'Hermance

Une année après le vote du référendum, le projet de développement de la parcelle 1943 est prêt à être déposé auprès de l'Office des autorisations de construire pour instruction. Cette nouvelle étape est le résultat d'un travail conséquent mené par le bureau d'architectes Argemi & Bufano, secondé par leurs mandataires (ingénieurs civils, ingénieurs sanitaires, chauffages, sécurités, etc). L'Exécutif s'est également impliqué fortement en allant démarcher la Fondation des Parkings (ci-après FdP) ou en cherchant les meilleurs partenaires financiers pour faire vivre ce projet.

Cette séance d'information publique a pour but de présenter les nouveautés apportées au dossier. A ce titre, l'Exécutif a convié les architectes du projet Mme Bufano & M. Argemi, le Directeur général et l'Ingénieur travaux de la Fondation des Parkings MM. Zuber & Bernarab, l'assistant du Maître d'ouvrage, M. Kreutschy et l'architecte-paysagiste M. Rampini.

Présentation de l'évolution du projet par Mme Frederica Bufano, du Bureau Argemi-Bufano et de M. Marco Rampini, architecte paysagiste au sein du Bureau ADR.

Depuis une année, les architectes et leurs mandataires (ingénieurs civils, ingénieurs sanitaires, géotechniciens, etc) ont intensément travaillé pour traduire le projet du concours en dossier d'autorisation de construire. Les services cantonaux ont également été largement sollicités, notamment l'office cantonal des transports, l'office cantonal d'agriculture et de la nature ou encore l'office cantonal du génie civil afin de définir précisément le projet dans son environnement. Bien que ce ne soit pas obligatoire, un ingénieur environnement a également été mandaté afin de produire une « notice environnementale » pour établir, comprendre et expliquer quel sera l'impact du projet sur son environnement. Finalement, l'accent a également été mis sur l'optimisation du parking souterrain.

Depuis l'image du concours, le projet n'a pas fondamentalement changé, mais a été affiné. Les deux bâtiments seront édifiés dans un écrin de verdure composé de toutes les strates végétales, à savoir des arbres, des arbustes, mais également des plantes vivaces. La parcelle sera traversée par des cheminements dont la plus part seront recouvert de matière argilo-calcaire (perméable). Ceux qui conduisent aux entrées seront pavés et déboucheront sur de petites placettes.

L'accès au village, au nord de la parcelle, a également été retravaillé pour favoriser l'accessibilité et une certaine perméabilité au site, tant pour les habitants de la Commune que pour les locataires, en créant un cheminement reliant le haut du Bourg et le chemin des Murets.

Par ailleurs, une forte arborisation de la parcelle sera gardée, complétée par des arbres majeurs pour réaliser un grand cordon boisé sur l'arrière de la parcelle, alors que des arbustes seront plantés à proximité des logements. En vert foncé sont représentés tous les arbres maintenus. Une douzaine de spécimens devront être abattus pour les besoins du projet, mais seront compensés par plus de 30 nouvelles plantations (vert clair). Des fruitiers seront également plantés afin de créer un petit verger et des tables et bancs seront installés le long des cheminements pour permettre aux villageois d'y venir. La sortie publique du parking souterrain est positionnée, en lien avec l'arrêt de bus, au niveau de la boucle actuelle. Finalement, tout au sud de la parcelle se situeront l'accès véhicules du parking souterrain ainsi que l'EcoPoint. Une bande de réserve, le long de la route cantonale est laissée en l'état, afin de permettre au Canton de développer un potentiel projet d'aménagement de sa route. Toutefois, ce dernier n'est pas encore capable de dater cette réalisation.

Un travail conséquent a été réalisé en concertation entre les architectes, le bureau ADR ainsi que l'office cantonal de l'eau sur la forte perméabilité de la parcelle. En ce sens, les surfaces imperméables ont été limitées au strict nécessaire, notamment pour éviter les surchauffes liées aux fortes chaleurs estivales.

(ANNEXE 1)

Grâce à l'infiltration des eaux de pluie dans le terrain, le rayonnement solaire sera nettement moins élevé et garantira une meilleure température sur le site. Même sur la zone du parking souterrain, une bonne couche de terre, entre 50cm et 120cm, permettra de maintenir ce confort dans les mois les plus chauds.

La typologie des logements est représentée par le biais de couleurs, avec tout d'abord la distribution au rez-de-chaussée, puis aux étages 1 et 2, pour un total de 32 appartements.

Ceux-ci sont tous distribués par une cage d'escalier centrale ainsi qu'un ascenseur donnant accès à 3 locatifs par palier. Chaque habitation aura une double voire une triple orientation, et sera dotée de généreuses ouvertures sur l'environnement extérieur. Les espaces de jour sont conçus pour être très fluides et donneront sur le sud ou l'ouest. Les espaces de nuit sont majoritairement tournés vers l'est, au calme et face à la forêt. (ANNEXE 2 & 3)

Le bâtiment vise des performances énergétiques de très hauts standards (THPE). Une grande partie de l'électricité sera produite par le biais de panneaux solaires photovoltaïques alors qu'une partie des besoins en chauffage sera garantie par des panneaux solaires thermiques. Les toitures seront bio-solaires, à savoir que la production d'énergie sera combinée avec une toiture végétalisée, avec pour double avantage de favoriser la flore et de rafraichir les surfaces exposées au rayonnement solaire. Un soin particulier a été apporté au dessin et au positionnement des panneaux solaires, puisque les bâtiments se situent en bordure du village d'Hermance.

Le parking souterrain sera composé d'un niveau et demi avec une pente continue (2.5%) imaginée afin de pouvoir s'adapter le mieux possible à la déclivité naturelle du terrain. Après un long travail réalisé avec les mandataires et la FdP, il est apparu évident que de réaliser un parking plat imposait une excavation beaucoup trop importante qui n'avait de raison ni écologique, ni économique. Les locataires des immeubles pourront utiliser les cages d'escaliers pour ejoindre directement leurs appartements et les visiteurs d'Hermance accéderont au village par le biais de la sortie publique située au nord de l'ouvrage. (ANNEXE 4)

Des caves réservées aux logements ainsi qu'un abri PC font également partie du programme de l'ouvrage.

Finalement, la matérialité des bâtiments a évolué par rapport au projet primé lors du concours, avec désormais des façades entièrement en bois, avec des lames autoclavées qui ont l'avantage de très bien vieillir.

Présentation du projet de parking par M. Damien Zuber, Directeur général de la Fondation des Parkings (FdP) et de M. Sofiane Benarab, Ingénieur travaux au sein de la même entité.

En entame de présentation, M. Zuber présente la Fondation dont il assure la direction. Cette dernière est une fondation publique autonome qui travaille notamment au service des communes sous la surveillance des pouvoirs publics cantonaux. Elle est chargée de par la loi qui la constitue de construire et d'exploiter des parcs de stationnement. Elle peut également investir dans des parkings à vocation sociale (P+R et/ou habitants) comme celui dont il est question à Hermance. Il s'agit en outre du principal opérateur de parking en Suisse avec près de 250 ouvrages et une cinquantaine de vélos stations, soit 42'000 places de voitures, motos et vélos, principalement dans le canton de Genève. Finalement, la FdP assure aussi des prestations de service en matière de stationnement par la gestion des macarons et du contrôle du stationnement soit sur la voie publique, soit sur fonds privés.

Au vu des éléments précités, le Directeur de la FdP souligne que la future construction du parking d'Hermance et son exploitation s'inscriront parfaitement dans la mission de la FdP.

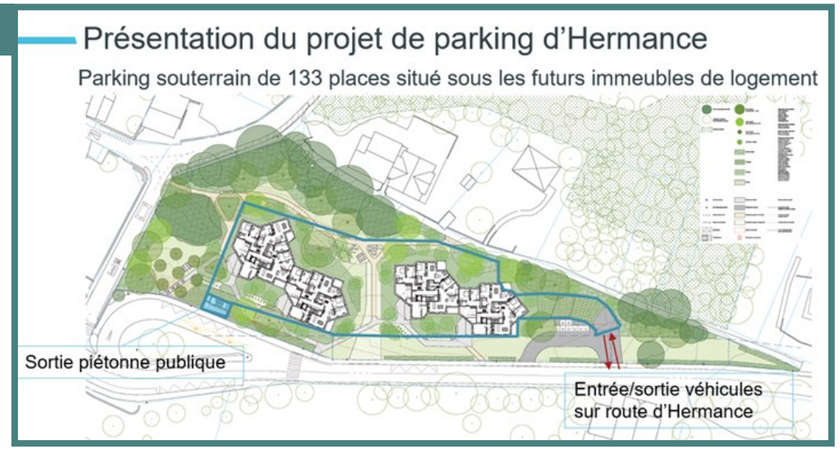
Les explications techniques du futur ouvrage sont laissées au soin de M. Benarab. Celui-ci indique que, pour parvenir à un dimensionnement adéquat, il convient de recenser les besoins de ce futur parking, à savoir les places habitants, les places P+R et aussi des accès pour les visiteurs à n'importe quelle période de l'année.

Initialement 160 places étaient prévues. Un travail complémentaire a été effectué sur le calibrage de l'ouvrage afin d'en optimiser la construction et pour ne pas créer de places surabondantes. Pour ce faire, deux principes, usuellement appliqués pour tous les ouvrages construits par la FdP, ont été appliqués, à savoir la mutualisation et le foisonnement. En d'autres termes, si le besoin est de 50 abonnements pour les habitants et 50 abonnements P+R, il ne sera pas nécessaire de construire 100 places. La mutualisation permet à n'importe quel utilisateur du parking (habitant, visiteur ou P+R) d'utiliser n'importe quelle place, aucune d'entre elles n'étant attribuée. En conséquence, une place laissée libre la journée par un habitant qui utiliserait son véhicule pour se rendre au centre-ville serait utilisée par un P+R. La FdP a constaté que, sur tous les parkings sous sa gestion, aucun abonné n'avait une présence de 100% sur une place de stationnement. C'est pourquoi, de par son expérience et expertise, la FdP est capable de créer moins de places tout en gardant la même offre de stationnement. Grâce à ce travail, les projets deviennent moins onéreux, mais aussi moins conséquents à construire, ce qui réduit les volumes à terrasser dans des environnements sensibles.

En tenant compte des deux principes énoncés précédemment, le nouveau dimensionnement du parking sera de 133 places, sans réduction de l'offre. (ANNEXE 1)

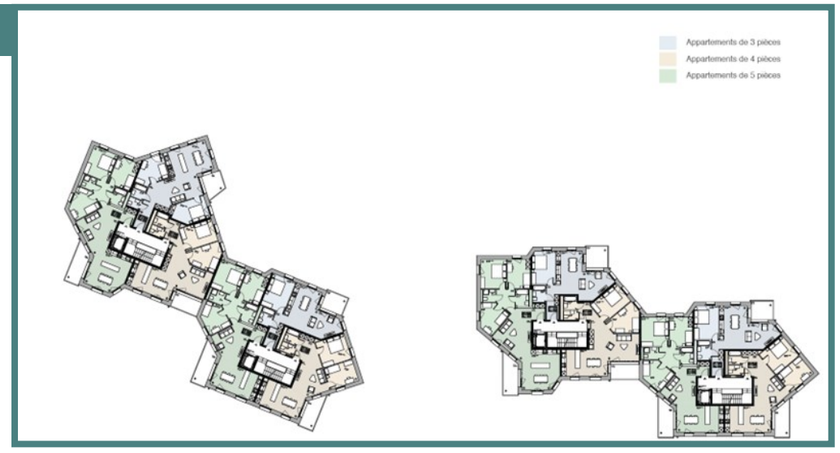
L'entrée et la sortie des véhicules se feront par le biais de la

ANNEXE 1



ANNEXE 2

ANNEXE 3



L'accès à l'EcoPoint se fera-t-il uniquement à pied ?

L'EcoPoint sera accessible à pied mais également en voiture puisqu'une voie spécifique sera créé à cet effet. C'est d'ailleurs par elle qu'accéderont les camions pour lever les containers.

Le projet compte 32 appartements pourquoi prévoir 48 places de stationnement ?

Il s'agit d'un ratio donné par l'Office cantonal des transports et qui est établi sur la base de la zone géographique dans laquelle le parking se trouve. Pour ce projet, le ratio est de 1.3 place par 100m² de surface brute de plancher.

Dans la mesure où aucun de ces appartements ne sera vendu, ils seront donc tous mis en location. Sur quels critères et par qui seront-il attribués ?

Il convient de rappeler que la Commune dispose déjà de critères pour l'attribution de la dizaine d'appartements qu'elle possède.

Pour ce qui est du projet, il est important de souligner que le but est d'attribuer les futurs appartements en priorité à des Hermançois qui sont déjà là, par exemple des aînés, ou qui aimeraient revenir, comme des jeunes ayant grandi dans le village. Une liste d'attente est déjà ouverte auprès du secrétariat et toute personne qui souhaiterait un appartement peut d'ores et déjà s'inscrire. Si des appartements devaient ne pas trouver preneur, les critères seraient élargis à la région, le but étant bien évidemment de louer l'ensemble des appartements.

La gestion sera-t-elle faite par le biais d'une régie ?

Ce point n'a pas encore fait l'objet d'une discussion. Il conviendra de voir qu'elle est la meilleure solution à savoir confier le travail au Responsable technique, qui s'occupe déjà des appartements propriété de la commune ou externaliser la gestion de ces 32 appartements.

Les nouveaux bâtiments construits semblent avoir de gros problèmes avec leurs eaux usées. S'agit-il d'une mauvaise conception ou d'une saturation de la station d'épuration d'Hermance ?

De nombreux ingénieurs accompagnent les architectes sur ce projet. De plus des sondages géotechniques ont été effectués sur la parcelle et révèlent une composition du sol très hétérogène ainsi que la présence de la nappe phréatique à différents niveaux. Un concept d'étanchéité a donc été mis en place pour le sous-sol sur la base de palplanche. Quant aux collecteurs, ils ont un dimensionnement adapté au projet. A noter également qu'il n'y a plus de station d'épuration à Hermance, les eaux usées de la commune étant traitées en France voisine.

Des locaux pour la protection civile sont-ils prévus ?

Effectivement un abri PC est prévu au 2ème sous-sol pour les habitants des immeubles.

route d'Hermance, par une trémie commune. La sortie piétonne « visiteurs » se situera au droit de l'arrêt de bus. Concernant la géométrie, la pente douce du parking sera identique à celle du parking « Lombard » près des HUG. De plus, un gros travail a été effectué pour que le projet de parking soit compatible avec celui des bâtiments. En effet, certaines normes, notamment celles liées à la sécurité incendie, peuvent parfois différer selon le programme des ouvrages. Toutefois, dans le cas présent, le projet fonctionne à 100% entre la FdP et la Commune.

Finalement, le parking sera doté de tous les systèmes de contrôles et de sécurité de la FdP, à savoir un accès sécurisé à l'entrée et à la sortie 24h/24h, une vidéosurveillance installée aux endroits stratégiques, des entrées par contrôle d'accès, des systèmes de lecture de plaque, les comptages de places, des recharges pour les véhicules électriques et finalement des WC.

L'exploitation, soit des nettoyages réguliers, des rondes de sécurité, la maintenance des équipements (péage, caisse, protection incendie, télégestion), la gestion des abonnements et d'éventuelles rénovations lourdes seront entièrement à la charge de la Fondation. (ANNEXE 5)

Présentation des données financières du projet par M. Pascal Renaud, Adjoint au Maire.

Selon le devis estimatif du bureau Argemi & Bufano, effectué sur la base de métré, le coût TTC de la construction des logements devrait être de 17'861'963 F et la part des sous-sols revenant à Hermance de 1'718'486 F, soit un total TTC de 19'580'448 F. A ce montant, la Commune devra ajouter une participation à la construction des places de stationnement pour les habitants des immeubles de 3'259'215 F ainsi que 6 places non financées par la FdP (hors quota) pour 501'159 F, soit un total de 3'760'364 F.

A noter également que selon le devis établi par les architectes, le coût de construction du parking est évalué à 11'108'793 F.

Taux 1.46%		Intérêts s/ 10 ans
Emprunt n°1	3'200'000.-	46'720.-
Emprunt n°2	20'140'812.-	294'056.-
Total	23'340'812.-	340'776.-

	Loyer mensuel*	Produit annuel
5 pièces (11x)	2'604.-	343'750.-
4 pièces (15x)	2'083.-	375'000.-
3 pièces (6x)	1'563.-	112'500.-

** en fonction du taux conclu au moment de l'emprunt*

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Int. n°1	7'787	46'720	46'019	45'329	44'649	43'979	43'297	42'670	42'030	41'399	40'778	40'167
Int.n°2			294'056	289'645	285'300	281'021	276'806	272'653	268'564	264'535	260'567	256'659
Amort. (1.5%)		48'000	349'392	344'151	338'989	333'904	328'896	323'962	319'103	314'316	309'601	304'957
Entretien (0.375% et 0.75%)					73'427	73'427	73'427	73'427	73'427	73'427	73'427	175'056
Total	**7'787**	**94'720**	**689'467**	**679'125**	**742'365**	**732'331**	**722'426**	**712'712**	**703'124**	**693'677**	**684'373**	**776'839**
Loyers					831'250	831'250	831'250	831'250	831'250	831'250	831'250	831'250
Excédents					88'885	98'919	108'826	118'538	128'127	137'573	146'876	156'041

En conséquence sans la participation de la Fondation des Parkings, les charges totales pour Hermance seraient de plus de 30 millions, or elles se montent désormais à 23’340’812 F ce qui représente une grande différence par rapport à la présentation du projet effectuée l’année dernière.

Pour financer la réalisation de cette opération, l’Exécutif entend conclure deux emprunts. Le premier de 3'200'000 F, pour couvrir la première partie déjà en cours d’exécution, et la seconde de 20'000'000 F pour les travaux qui démarreront une fois l’autorisation de construire obtenue. Le plan financier a été calculé selon le taux du jour, soit 1.46% communiqué par le partenaire financier de la commune. Un amortissement des sommes empruntées à un taux de 1.5% est également prévu de même que des charges d’entretien (0.375% à 0.75%) dès la mise en service des bâtiments, si tout va bien en 2028. Quant aux loyers, ils seront calculés en fonction du taux d’intérêt bloqué au moment des emprunts. Toutefois, sur la base du taux de ce jour, les 5 pièces, au nombre de 11 seraient loués 2'604 F, les 4 pièces au nombre de 15, 2'083 F et les 3 pièces, au nombre de 6, 1'563 F, soit un revenu annuel de 831'250 F. Comme représenté dans le tableau, l’opération est rentable dès la première année d’exploitation en 2028.

Questions du public et réponses des Autorités

Le parking sera-t-il fermé ?

L’accès « véhicule » du parking sera sécurisé par un rideau. Pour accéder à la zone de parking, les piétons devront être en possession d’un ticket d’entrée ou d’une carte d’abonnement. De plus, un système de vidéosurveillance sera installé et les équipes de la Fondation des Parkings seront atteignables 7j/7j et 24h/24h dans les 30 secondes suivant l’appel et interviendront dans les 30 minutes en cas de besoin.

Sur la bande « tampon » entre le projet et la route cantonale, était-il prévu d’y planter une allée d’arbres ?

En l’état, avec les incertitudes liées au projet d’aménagement de la route cantonale, la commune ne souhaite pas planter des arbres qui risqueraient de devoir être déplacés, voir abattu dans à moyen terme. Toutefois, dès lors que le Canton aura précisé son projet, et si l’espace le permet, la plantation d’une alignée d’arbre est prévue.

Les bâtiments sont-ils dynamiques en matière de gestion de l’eau ? L’eau est-elle récupérée sur les parties imperméables ? Une gestion des eaux grises pour l’arrosage est-elle prévue ?

Ce projet n’inclut pas de système de récupération des eaux de pluie. Concernant le ruissellement, tous les cheminements imperméables auront une pente transversale qui permettra de déverser l’eau directement dans le terrain adjacent. L’obligation de récupération de l’eau ne s’applique qu’à la zone située en bordure du domaine public. Celle-ci sera donc raccordée au réseau d’eaux pluviales.

Les panneaux solaires seront-il visibles depuis les abords des immeubles ?

Les panneaux solaires thermiques seront parfaitement horizontaux, plus bas que l’acrotère. Les panneaux photovoltaïques doivent observer une certaine inclinaison (15°) afin de recevoir le rayonnement solaire de manière optimale. Toutefois, dans l’implantation proposée, la partie basse a été systématiquement positionnée vers l’acrotère. Ainsi, ces installations ne seront pas visibles depuis le bas des immeubles.

Dans le coût de la construction, les charges relatives aux espaces extérieurs sont-elles comprises ? Qu’en est-il des frais d’entretien des espaces verts, une fois les immeubles terminés ?

Les aménagements extérieurs sont compris dans les coûts présentés précédemment. Le montant consacré à ces derniers sera de 2’179’000 F. Pour ce qui est de l’entretien, les premières années sont incluses dans le chiffre précité car elles relèvent des garanties. Par la suite, les charges afférentes à l’entretien de ces espaces verts feront partie des 0.75% prévus annuellement pour couvrir les coûts d’exploitation de l’immeuble.

Comment est-on arrivé à une jauge de 133 places pour le parking souterrain alors que les premières projections tablaient sur 160 places ? S’agit-il d’une pression uniquement financière ? Il semblerait que la capacité du futur parking sera la même qu’aujourd’hui alors que la pression sur le stationnement estival est actuellement un problème.

Les 160 places annoncées au début du projet ne tenaient pas compte de l’analyse fine des besoins effectuée par la FdP. Pour dimensionner le parking, celle-ci a identifié tous les besoins des habitants, des abonnements P+R, des loisirs et des visiteurs, et ce sur une année, selon les saisons et les pics journaliers. Les courbes d’usages ont été réalisées et les pics identifiés, ce qui a permis de dimensionner de manière optimale le parking. Dans le cas d’Hermance, il s’agit presque d’un parking idéal tant les usages sont complémentaires. En effet, les abonnés P+R sont principalement présents du lundi au vendredi, hors

vacances scolaires, alors que les loisirs ou les habitants ont un rythme inversé. Il est bien évidemment toujours possible de construire des parkings plus grands, mais chaque place supplémentaire coûte très cher à la construction mais également à l’exploitation. Si celles-ci ne sont pas occupées, il s’agit d’un gaspillage de moyens.

Quel est le calendrier des travaux ? A savoir le dépôt de l’autorisation de construire, son instruction, le début des travaux et la fin de ceux-ci ?

La dépose de l’autorisation devrait être effectuée d’ici une dizaine de jours, le temps de traitement est quant à lui difficile à évaluer, le temps moyen pour un projet de cette envergure est généralement de 6 mois à une année. Pour ce qui est de la construction, elle devrait s’étaler sur 24 mois.

Qu’est-il prévu pour les restaurants d’Hermance afin que la clientèle puisse continuer à venir durant les travaux ?

Dans la mesure où il est encore difficile de prévoir la date réelle du début des travaux, aucune solution n’a pour le moment été identifiée. Il est bien évident que la Mairie s’emploiera à trouver des places de stationnement provisoires durant la période des travaux. Leur situation dépendra notamment de la temporalité du projet. Cependant, il faut être clair sur le fait que des travaux génèrent des nuisances, tant pour les commerçants que pour les habitants, affirmer le contraire serait pur mensonge.

Le parking comprendra-t-il des places « Mobility » ?

L’implantation d’une voiture « Mobility » est à l’étude.

La Fondation des parkings a-t-elle réfléchi à l’adéquation du réseau TPG par rapport aux places P+R qui seront proposées ? Quelle serait l’augmentation du volume de passagers ?

La Commune propose déjà actuellement une cinquantaine d’abonnements du type P+R et le futur parking devrait en compter une soixantaine. Pour ce qui est de la cadence des TPG, la FdP n’a pas de prise sur elle. Toutefois, l’offre au départ et à l’arrivée d’Hermance est déjà très conséquente avec une fréquence aux heures de pointe au-dessous des 10 minutes. De manière générale, la cadence devrait être augmentée à l’avenir.

Des collaborateurs de la Maison de la Tour louent actuellement des places au tarif de 80 F /mois. Selon ce qui a été présenté, le coût passera à 200 F ?

Les places « travailleurs » créées par la Commune ne seront pas maintenues, puisque cette dernière ne sera plus en charge de l’exploitation du Parking. Sur la base de ce qui est actuellement pratiqué par la FdP dans les ouvrages dont elle a la charge, la location d’une place mensuelle est d’environ 200 F.

Les espèces végétales qui seront plantées favoriseront-elles la faune locale ? Quelle sera la politique de plantation ?

Effectivement, le choix des différentes plantations sera fait pour créer des milieux favorables au développement et au maintien de la biodiversité tels que les oiseaux ou les insectes par le biais notamment d’arbustes produisant des baies. Quant aux essences, une réflexion est menée sur le changement climatique et ses effets afin de sélectionner des plantations qui se sont plus forcément indigènes mais qui viennent d’autres régions (p.ex Balkans ou Iran) pour garantir la bonne tenue de ces arbres sur la durée. En effet, une plantation doit être imaginée sur une durée de vie d’un arbre de 50 à 100 ans.

La propriété n’est pas cloisonnée et est donc accessible. Comment le « vivre ensemble » est-il prévu et comment cela sera-t-il animé ?

Effectivement, l’accès libre à la parcelle était une des conditions posées par le concours. La volonté est que tout un chacun puisse se promener le long des cheminements, s’arrêter à la place de jeux ou s’asseoir sur les bancs disposés tout au long du cordon boisé afin d’échanger. L’environnement végétal sera fort tout en délimitant les lieux qui seront occupé par l’Homme afin de préserver certaines zones pour que la biodiversité puisse s’installer.

En terme de « vivre ensemble », les placettes donnant accès aux immeubles devraient permettre la rencontre entre les habitants.

Une station vélo-city est-elle prévue dans le parking afin de favoriser notamment les frontaliers qui viendraient prendre le bus à Hermance au lieu de devoir descendre jusqu’au P+R de Genève-Plage ?

Rien en ce sens n’est prévu à l’intérieur du parking. Toutefois, une infrastructure extérieure pourrait être installée par la Commune ultérieurement.

Quelle sera l’élévation de la base et au niveau du toit du bâtiment nord ?

Il y aura une différence de 1m50 à 2m entre le niveau de l’arrêt du bus et l’entrée de l’immeuble. Quant à la hauteur du bâtiment, elle sera de 9 mètres depuis le sol.