

4. LA PLAINE

4.1 Formation

La force motrice de l'Allondon a suscité l'installation de moulins dès le XVI^{ème} siècle. L'arrivée du chemin de fer et l'implantation d'une gare (1858), principalement dévolue au triage, a consolidé la vocation artisanale préexistante et généré un modeste développement : papeterie, usine située à proximité du pont sur le Rhône, aujourd'hui détruite.

Le moulin, qui appartenait à la seigneurie de Dardagny, passa en mains privées en 1794 et fut racheté en 1912 par les Moulins agricoles genevois.

À la suite du traité de Paris (1749), un bac relia les deux rives du Rhône. Un pont fut construit en 1859.

Sur l'atlas Mayer (1829), le site ne se compose que d'une maison de campagne et de deux ou trois fermes.



Figure 18 : Atlas Mayer, 1829

Sur la carte Siegfried (1896), le site a pratiquement pris sa forme définitive.

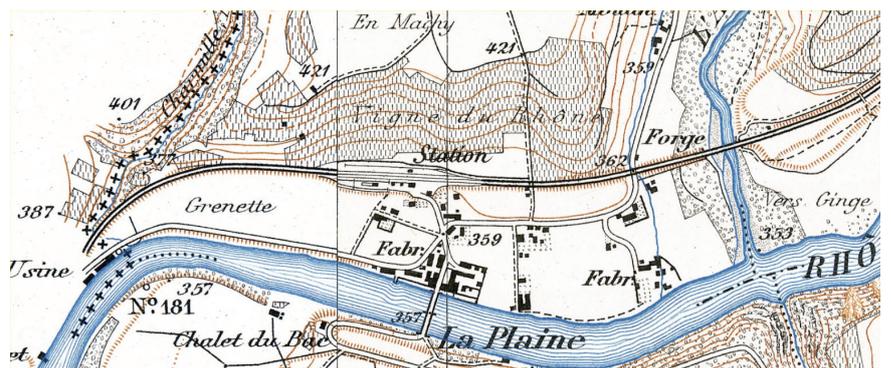


Figure 19 : Carte Siegfried, 1896

L'usine chimique Rhône-Poulenc, construite en 1860, compta jusqu'à 450 employés. En 1938, Firmenich & Cie racheta ces terrains et développa une importante usine de produits chimiques. L'implantation de cette entreprise a été notamment dictée par la disponibilité de l'eau du Rhône.

Une école secondaire rurale fut ouverte en 1874 et une école enfantine en 1879.

La croissance urbaine s'est à nouveau amorcée à La Plaine entre les années 1960 et 1990 (**près de 200 logements construits entre 1961 et 1995**), principalement par la construction d'immeubles de rapport. Ce développement a repris très récemment avec la construction de nouveaux immeubles de logements près de la gare ou la rénovation ponctuelle d'habitations plus anciennes au sein de la localité. À fin juillet 2010, La Plaine compte 693 habitants (547 en 1990) et environ 320 logements.

La répartition des emplois par secteur d'activité au niveau communal est révélatrice de la prédominance des emplois du secteur secondaire à La Plaine : 16.5% dans le secteur primaire, 71.2% dans le secteur secondaire (pour une moyenne cantonale de 14%) et 12.3% dans le secteur tertiaire. La Plaine compte 429 emplois en 2008 dans les secteurs secondaire et tertiaire (24 à Dardagny), contre 419 en 2001

Perspectives de développement

Du fait de l'emprise de l'usine Firmenich à l'est et des réservoirs (dépôts d'hydrocarbure) à l'ouest, La Plaine a longtemps été « coincée » entre industries, Rhône et coteau viticole.

La récente déprise industrielle (réservoirs de combustibles démolis en 2001) a mis à disposition plusieurs parcelles d'une taille relativement importante et suscité une nouvelle étape de développement dans le secteur ouest, au lieu dit « le Plan du Rhône » (voir chapitre 4.4.1).



Figure 20 : La Plaine en 1996



Figure 21 : La Plaine aujourd'hui

De plus, dans le contexte du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, une amélioration des liaisons ferroviaires avec Genève est prévue, ainsi qu'un développement autour de la gare (voir chapitre 4.4.2).

Ainsi La Plaine, petite localité ouvrière, se trouve aujourd'hui à un moment charnière de son évolution et doit se préparer à amorcer un saut quantitatif et qualitatif en transformant un modeste village en un pôle d'intérêt d'agglomération.

Par rapport au village de Dardagny, dont les qualités sont reconnues et incontestées, La Plaine a, avec les différents projets en cours, l'occasion de développer des qualités et une identité propre pour une population qui dépassera bientôt le seuil des 1000 habitants.

4.2 Patrimoine bâti

4.2.1 Recensement architectural

Le recensement du patrimoine architectural et des sites du canton de Genève relève plusieurs bâtiments présentant un intérêt au titre du patrimoine historique.

Les objets figurant au recensement architectural avec les valeurs 2 (bâtiments remarquables), 3 (bâtiments intéressants) et 4+ (bâtiments bien intégrés en termes de volume et de substance) sont reportés sur le plan sectoriel « Patrimoine et sites » à la fin du chapitre 4.3.

4.2.2 Bâtiments inscrits à l'inventaire au 31 juillet 2008

L'inscription à l'inventaire est une mesure de protection prévue par la LPMNS aux côtés du classement et du plan de site. Quatre bâtiments du village de La Plaine, reportés sur le plan sectoriel « Patrimoine et sites » (fin du chapitre 4.3), sont inscrits à l'inventaire :

> La ferme Dugerdil (La Plaine).

- > L'ancienne forge Dreyer (Route de La Plaine).
- > L'ancienne gendarmerie de la Plaine.
- > L'ancienne grange-écurie à La Plaine.

Si le statut d'objet inscrit à l'inventaire n'empêche pas des travaux d'adaptation voire de transformation d'un bâtiment, ceux-ci doivent impérativement respecter son caractère.

4.2.3 Recensement du patrimoine industriel (en cours de validation)

La Plaine compte 3 objets inscrits au recensement du patrimoine industriel dans la catégorie « intéressant » :

- > L'ancien moulin.
- > L'ancien Martinet.
- > Le site Firmenich SA.

4.3 Inventaires et mesures de protection

4.3.1 Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse (ISOS)

L'ISOS, établi en 1977 pour le village de La Plaine, décrit un « hameau modeste » sans grandes qualités : « les qualités spatiales du site, du fait de la répartition des constructions et groupes de constructions, sont peu évidentes, de même que ses qualités historico-architecturales, avec la présence néanmoins de quelques éléments stylistiques et typologiques de valeur, datant tous du XIX^{ème} siècle : école, bâtiment de la gendarmerie, implanté au carrefour central, l'ensemble 0.1 et l'usine, représentant un exemple presque unique de cette époque, dans un canton peu et tardivement industrialisé ».

L'ensemble 0.1 représente par sa densité, la cohésion due à l'époque des constructions, le seul élément structuré d'un site à l'image générale particulièrement floue et imprécise. L'arrêt de croissance de cet ensemble, au moment où celui-ci était seulement en voie de formation, est considéré comme un conflit qui justifie d'un objectif de sauvegarde B, visant à la sauvegarde de la structure (disposition, configuration générale des constructions et des espaces libres).

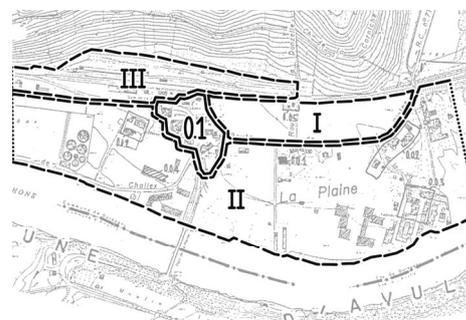
4.3.2 Périmètres protégés

- > Rives du Rhône (annexe à la loi du 27 juin 1989 sur la protection générale des rives du Rhône).
- > Le Rhône genevois – Vallons de l'Allondon et de La Laire (Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale – IFP - inscription en 1977, révision en 1996).

Le recensement du patrimoine industriel est réalisé par le service des monuments et des sites.

Au stade actuel, la base de données recense 275 objets, sélectionnés selon cinq critères : année de construction (avant 1975), activité (production d'énergie ou de biens), taille de l'entreprise (dix employés minimum), processus de fabrication (mécanisation au moins partielle de l'outillage), diffusion de la production (au-delà du canton). À l'usage, la sélection a toutefois été assouplie de façon à intégrer certains objets emblématiques.

L'évaluation, qui a une portée indicative, repose sur les valeurs historiques, architecturales, urbaines, d'usage et de reconversion, et comprend quatre catégories : exceptionnel, intéressant, intérêt secondaire, sans

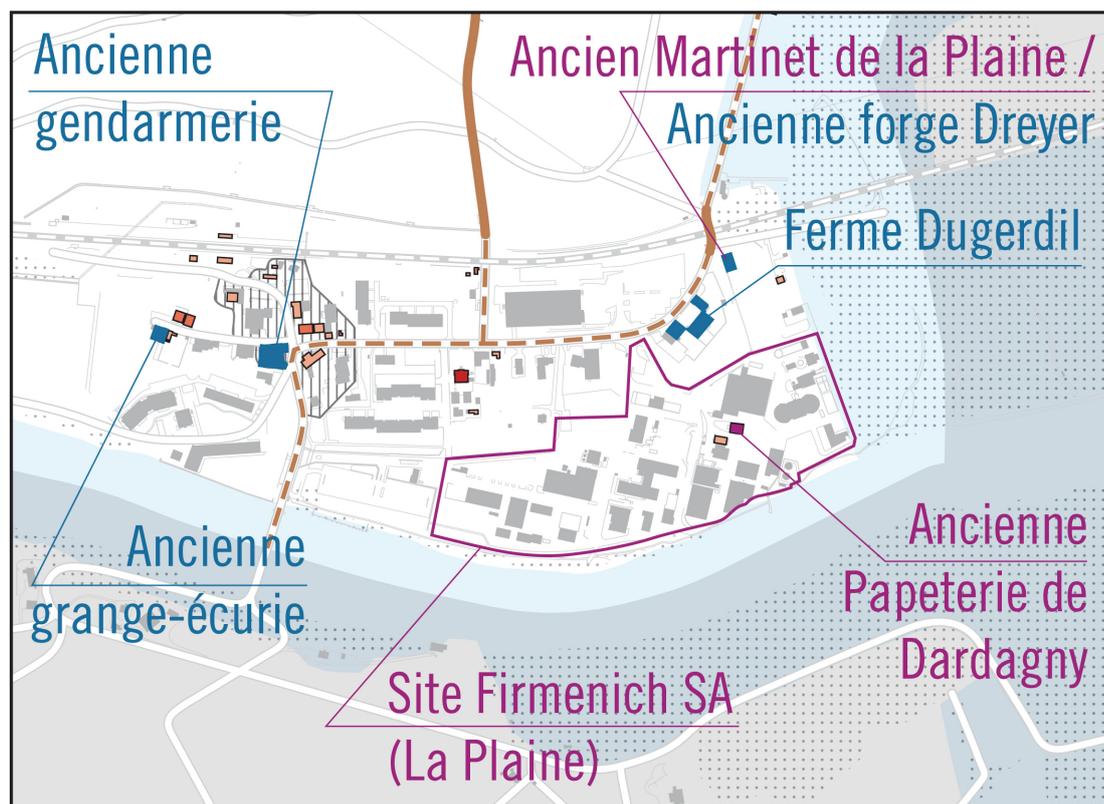


Extrait du plan ISOS

- > Val de l'Allondon (règlement sur la protection du paysage, des milieux naturels et de la flore du 27 juillet 2007).
- > Le vallon de l'Allondon (Inventaire fédéral des zones alluviales – 1992).

Le territoire communal est également concerné par les inventaires et réseaux suivants :

- > Inventaire fédéral des prairies et pâturages secs.
- > Inventaire fédéral des réserves d'oiseaux d'eau et migrateurs d'importance internationale et nationale (OROEM).
- > Inventaire fédéral des sites de reproduction des batraciens.
- > Liste des zones humides d'importance internationale de RAMSAR.
- > Réseau Emeraude.



Tracés IVS

d'importance régionale:

- substance /
- - - - - tracé historique



- Bâtiment, surface à l'inventaire
- Bâtiment de valeur 2 / 3 / 4+ au recensement architectural



- Recensement du Patrimoine Industriel (en cours de validation): valeur "intéressant"



Périmètre ISOS



Inventaire des paysages: le Rhône genevois, vallon de l'Allondon



Cadastre forestier

Figure 22 : Patrimoine et sites de La Plaine

4.4 Opportunités et enjeux

L'histoire montre que la présence de la gare et de cours d'eau (Rhône, Allondon) a joué un rôle important dans le développement de La Plaine. Aujourd'hui encore, c'est à partir de ces deux éléments que s'amorce un développement susceptible d'infléchir l'identité du village.

Le Plan du Rhône

Un plan directeur de quartier (PDQ) a été réalisé pour l'aménagement de la partie ouest de La Plaine, au lieu-dit « Le Plan du Rhône »⁹, un secteur d'environ 7 hectares.

Ce document prévoit notamment la construction de 75 à 80 logements, d'un EMS de 66 lits, de 12 appartements pour personnes âgées de type D2, des surfaces destinées à des équipements publics de proximité et des activités, la construction d'un nouveau parking P+R à proximité de la gare, le long des voies de chemin de fer, la revitalisation de milieux naturels¹⁰, la création d'une île, dont une partie, située dans une zone de délasserment ouverte au public, est destinée à la baignade. **Cette future « plage », accessible en transports publics**, constitue un **élément très attractif** vu la quasi-absence de lieux naturels de baignade à Genève.



PDQ Le Plan du Rhône

La route de Challex

Les aménagements prévus au Plan du Rhône impliquent le **déplacement de la route cantonale reliant le village de Challex**, ce qui va libérer la berge. La commune souhaite qu'un cheminement piétonnier soit aménagé sur le tracé de l'ancienne route, afin que la population puisse profiter à nouveau de la proximité du fleuve. Un des enjeux consistera à aménager la nouvelle route de manière à ce qu'elle participe au réseau des espaces publics et ne constitue pas une coupure entre le village et les nouveaux développements projetés à l'ouest (voir le chapitre 4.5).

La gare

Plusieurs projets sont en cours dans le secteur de la gare :

- > Des liaisons plus rapides et régulières sont prévues avec Genève (voir le chapitre 8.4);
- > Le PDQ du Plan du Rhône prévoit la construction d'un nouveau parking (P+R) en dénivelé, accessible directement depuis la route de Challex. Les CFF sont ouverts à un tel projet, à condition qu'il se réalise en partenariat avec d'autres

⁹ Adopté par le Conseil municipal le 17 octobre 2007 et approuvé par le Conseil d'Etat le 9 janvier 2008. À la suite de cette planification directrice, une modification de zone (MZ n° 29'437) a été adoptée par le Conseil d'Etat le 19 septembre 2008. Un PLQ est actuellement en cours de procédure.

¹⁰ Mise en œuvre des mesures de reconstitution et de remplacement de l'habitat des espèces menacées présentes sur le site, revitalisation de la rive du Rhône, ...).

maîtres d'ouvrage intéressés (commune, Fondation des parkings, partenaires privés) ;

- > En complément au parking, les CFF souhaitent pouvoir implanter dans le périmètre de la gare des petits commerces pour les voyageurs et les habitants de La Plaine. Le PDQ du « Plan du Rhône » formule des objectifs et identifie les mesures et projets à établir pour un aménagement de qualité de la place de la gare ;
- > Dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, des investissements sont planifiés à l'horizon 2015-2020 en vue d'améliorer la ligne Genève-Bellegarde. La gare de La Plaine sera modifiée en vue d'accueillir l'ensemble des trains sur un quai central (suppression des interférences avec les voies passantes). Un passage sous-voies devra être aménagé entre la place de la gare et le nouveau quai (y compris rampes d'accès adaptées aux personnes à mobilité réduite). Le projet d'extension de la gare comporte 2 quais de voyageurs avec 3 voies à quai.

Ces projets vont dans le sens d'un renforcement de la fonction d'interface multimodale de la place de la gare¹¹.

Potentiel de développement

Le PDQ « Le Plan du Rhône » identifie les périmètres destinés à :

- > des équipements publics communaux : des terrains d'une surface d'environ 4'200 m² pourraient accueillir un demi groupe scolaire si nécessaire,
- > un projet communal d'une surface d'environ 2'800 m² destiné à des activités sans nuisance, des logements ou un équipement public,
- > un P+R souterrain, construit dans le dénivelé. Le bâtiment pourrait accueillir des activités dans les étages supérieurs.

Par ailleurs, des parcelles situées le long de la route de La Plaine et de part et d'autre du chemin Rey recèlent un potentiel de densification, principalement pour du logement, par évolution et transformation de l'existant.

L'enjeu majeur pour la commune est de tirer parti de ces opportunités (plage, interface multimodale, potentiel à bâtir) pour enclencher une dynamique de requalification de l'ensemble du village (recomposition du tissu bâti, mise en place d'un réseau d'espaces publics) et redonner un nouveau souffle à La Plaine. La

¹¹ La commune soutient plusieurs améliorations favorisant l'intermodalité (voir chapitre 8):
- L'optimisation des correspondances de la ligne X avec le RER (relation village de Dardagny – gare) ;
- L'amélioration des cheminements piétons-cyclables pour l'accès à la gare de La Plaine et aux arrêts TP ;
- Le projet de développement d'une ligne de bus transfrontalière de rabattement à destination de La Plaine ;
- L'aménagement de places de stationnement confortables et sécurisées pour les deux-roues.

construction d'une nouvelle école et d'une salle de sport à La Plaine (voir le chapitre 5), sur la parcelle destinée à des équipements publics, pourrait constituer un des moteurs de cette dynamique.

Jusqu'à ce jour, les projets en cours (Plan du Rhône, route de Challex, secteur de la gare) se sont développés comme des opérations indépendantes, sans vision d'ensemble (l'articulation entre la place de la gare, les nouveaux développements à l'ouest et la plage publique n'est aujourd'hui pas traitée de manière satisfaisante).

Afin d'assurer que les projets en cours et futurs se développent de manière coordonnée et dans le cadre d'une vision d'ensemble, la commune souhaite qu'un groupe de travail soit mis en place avec des représentants des principaux acteurs concernés : CFF, Canton, propriétaires, promoteurs. Celui-ci sera chargé :

⇒ **Voir fiche de mesures 4-1**

- > de définir les éléments programmatiques (équipements publics, types de logements, types d'activités),
- > de réaliser un plan de coordination des projets en cours (raccords, continuités, standards d'aménagement en lien avec les projets des opérateurs privés),
- > d'élaborer un projet d'ensemble sous la forme d'un plan guide portant sur la mise en place d'un réseau d'espaces publics diversifiés : places, parcs, jardins, plage, cheminements piétonniers.

La mise en place d'un réseau d'espaces publics vise à :

- relier les habitations, les équipements et les commerces ;
- favoriser les liens sociaux entre « anciens » et nouveaux habitants ;
- fédérer les différentes entités du village : le Plan du Rhône, la gare, le cœur du village actuel, le site occupé par l'usine Firmenich ;
- Offrir un cadre de vie de qualité aux habitants de La Plaine.

4.5 Image directrice

L'image directrice porte essentiellement sur la mise en place d'un réseau d'espaces publics et la définition d'options en matière de développement urbain.

Le réseau d'espaces publics de La Plaine est formé des rues villageoises (route de La Plaine, chemin Rey, route de Challex), des places et des parcs librement accessibles au public.

Les rues villageoises entre le pont ferroviaire à l'est et la frontière à l'ouest constituent « la colonne vertébrale » reliant les différents quartiers entre eux. Leur aménagement doit être soigné et tenir compte des principales caractéristiques à valoriser.



Le pont ferroviaire, vu depuis le nord

⇒ **Voir fiche de mesures 4-2**



Route de La Plaine



En rose, le secteur qui doit faire l'objet d'une mutation



L'école et la cour

Le pont ferroviaire à l'est constitue en quelque sorte la « porte d'entrée » du village. Le gabarit du passage est limité (maximum 3 mètres 40) et ne permet pas l'accès des véhicules lourds, en particulier des camions du service du feu, qui font le détour par Avully. Par ailleurs, le manque de visibilité constitue un danger pour les automobilistes et les piétons.

Avec l'augmentation attendue de la population de La Plaine, ce problème devient plus aigu. En vue de trouver des solutions, un groupe de travail devrait être constitué avec des représentants du Canton, des CFF et de l'entreprise Firmenich. Si le gabarit du passage sous le pont devait être modifié, il conviendrait d'étudier l'influence d'une telle mesure sur le transit de matières dangereuses à travers le village et sur le statut de la route du Mandement du point de vue des risques majeurs (voir chapitre 10.8.2).

La route de La Plaine entre le pont ferroviaire et la place centrale n'offre pas un confort suffisant pour les mobilités douces et n'est pas en adéquation avec le caractère villageois de La Plaine. Son aménagement doit avoir pour objectifs d'atténuer son caractère routier et d'assurer un meilleur partage de l'espace en faveur des piétons et des vélos. La mise en zone 30 des routes de La Plaine et de Challex permettrait de confirmer sur le plan légal le caractère apaisé souhaité à l'intérieur du périmètre villageois (voir le chapitre 8.3.2).

L'école et sa cour

Pour des raisons liées à la proximité de l'usine Firmenich et aux dispositions de l'OPAM¹² (voir le chapitre 10.8), le secteur indiqué en rose ci-contre, dans lequel se trouve l'école et des habitations, va devoir se transformer progressivement pour accueillir des activités économiques compatibles avec les activités de Firmenich et le règlement de la zone d'affectation 4B.

Cette « mutation » doit être organisée par la commune, en étroite collaboration avec les propriétaires des autres parcelles concernées : propriétaires particuliers, Firmenich et Confédération.

⇒ **Voir fiche de mesures 4-3**

Le déménagement de l'école va créer de nouvelles opportunités vers un **autre usage de la cour**. Celle-ci s'accroche au réseau d'espaces publics et constitue la première place visible en arrivant de Dardagny par la route de la Donzelle ou la route de La Plaine. Les terrains appartenant à la commune, ce sera l'occasion de réaliser un projet exemplaire (projet d'ensemble: bâtiment + cour), dont le programme (place, square, jardins, etc.) va dépendre de l'affectation du bâtiment.

¹² Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs

La « place » centrale

Les poids lourds ne traversent plus cette place depuis que Firmenich a créé une nouvelle entrée à proximité du Pont de La Plaine. L'espace a toutefois conservé son gabarit routier surdimensionné.

Une réorganisation de l'espace est nécessaire pour redonner un caractère plus urbain à cette place, offrir un meilleur confort aux mobilités douces et permettre une meilleure définition des limites. Un projet devra être élaboré.



La « place » centrale

La route de Challex, entre la place centrale et la future place « ouest », marque la limite du tissu bâti. Elle longe la façade borgne d'un bâtiment artisanal. Ce dernier est situé sur une parcelle affectée en partie en zone de verdure et en zone de développement industriel et artisanal (ZDIA).



En rose, la fraction de parcelle en zone de développement industriel et artisanal

Un PLQ (n° 28'077), adopté par le Conseil d'Etat le 16.05.1990, est officiellement en vigueur pour cette parcelle. Celle-ci a toutefois fait l'objet d'une modification de zone (MZ n° 29'437) en 2008, sans qu'une procédure d'abrogation du PLQ n'ait été ouverte. La modification portait sur l'affectation en zone de verdure de la pointe nord et de la frange sud de la parcelle, le reste étant maintenu en ZDIA. Le solde de la parcelle est toutefois inconstructible en raison de l'alignement par rapport au Rhône (50 m.). De plus la zone de verdure n'a pas été assortie d'une déclaration d'utilité publique, ce qui rend sa concrétisation plus difficile.

Or, le PDQ « Le Plan du Rhône » identifie la pointe nord comme un espace public à remodeler, en lien avec la place centrale. Cette intention a été traduite sous la forme d'une zone de verdure, ce qui :

- > limite de fait les possibilités de redéfinition de la place centrale (il n'est possible d'implanter un petit bâtiment sur la pointe nord de la parcelle que s'il est d'utilité publique),
- > ne permet pas d'assurer la continuité de l'espace public,
- > ne résout pas la question du périmètre de protection des rives du Rhône.

Il aurait été plus cohérent d'affecter en zone de verdure la partie située le long du Rhône et de maintenir des possibilités constructives dans la pointe de manière à pouvoir mieux définir la place centrale.

L'activité installée sur cette parcelle est peu valorisante et située dans un site stratégique, à l'articulation entre le village et le Rhône.

L'acquisition de cette parcelle et son affectation en zone de verdure permettrait à la commune d'y aménager un **parc public**, plus en adéquation avec les qualités du site, d'assurer la continuité des cheminements piétonniers le long du Rhône et d'offrir à la population un accès au fleuve depuis le « centre » du village.

⇒ **Voir fiche de mesures 4-3**

Cette opération nécessite le déplacement de l'activité existante et la démolition du bâtiment. L'opportunité d'un transfert de l'activité sur l'une des parcelles situées entre l'école et l'usine Firmenich devrait être étudiée.

La vocation préférentielle du parc (jeux, loisirs, pique-nique) sera définie dans le cadre du projet d'ensemble (plan guide) des espaces publics de La Plaine. Son aménagement tiendra compte des qualités sensibles du site : berges, vues, silhouette, entrée du village.



Place de la gare

Place de la gare

L'attractivité de La Plaine repose en partie sur la performance de la place de la gare en tant que plateforme d'échange multimodal. Un aménagement de qualité peut permettre d'optimiser la performance de l'intermodalité.

Les principes d'aménagement de la place de la gare vont dépendre du programme (équipements publics, activités, logements). Le cahier des charges des aménagements sera défini dans le cadre de l'élaboration du plan de coordination et du plan guide.

Un passage sous-voie sera créé à la gare pour accéder au futur quai n° 2 (voir chapitre 4.4). L'objectif de la Commune est que le passage soit prolongé pour un accès piéton au pied du coteau, ce qui permettra :

- > la réalisation d'un cheminement piétons au nord des voies.
- > un accès plus aisé aux jardins familiaux.

La commune négociera avec les CFF la possibilité de mettre en valeur les terrains au nord des voies par l'aménagement d'un parc ou d'une promenade (procédure cantonale). Ce secteur étant destiné à des infrastructures ferroviaires, son aménagement doit être compatible avec les projets des CFF.

Le chemin Rey fait partie intégrante du réseau de rues villageoises, il relie la « place » centrale et la place « ouest » et constitue l'axe le long duquel se concentre le plus grand potentiel de développement de La Plaine, après le Plan du Rhône. Ce chemin étant privé, il sera nécessaire dans un premier temps de négocier une servitude de passage, c'est une condition au développement de ce secteur. Par la suite, le chemin sera progressivement transformé, au fur et à mesure du développement du quartier.

La structure bâtie des deux îlots au nord et au sud du chemin Rey laisse des possibilités de développement ou d'aménagement plus denses.

L'aménagement de ces îlots prendra en compte les principes suivants :

- > Le long du chemin Rey, le bâti participe à la définition de l'espace public (délimitation, qualification).
- > Des espaces collectifs doivent être prévus pour permettre aux enfants et aux jeunes de se rencontrer et de jouer au pied des immeubles.
- > Le système de desserte piétonnière et automobile doit être étudié à l'échelle de l'ensemble des 2 îlots.
- > L'articulation entre ces quartiers d'habitation et les parcelles destinées à des équipements publics et des activités plus à l'ouest doit faire l'objet d'une attention particulière.

Place ouest

Le nouveau tracé de la route de Challex traverse le village dans l'axe nord-sud et risque de créer un effet de coupure entre le noyau « historique » du village et les nouveaux développements à l'ouest. Le périmètre du PLQ du Plan du Rhône s'arrête au bord de la route, côté ouest, détachant celle-ci de son contexte bâti.

Or, cette route traverse un secteur stratégique, dont les caractéristiques principales sont les suivantes :

- > Il concentre les principaux potentiels de développement du village.
- > Il constitue le lieu de l'articulation entre la place de la gare, le noyau historique de La Plaine et les nouveaux développements à l'ouest.

L'enjeu est de constituer à cet endroit une nouvelle centralité, d'articuler urbanisation et transports au travers de l'aménagement de l'espace public et de créer un lieu de rencontre qui fédère les différentes parties du village.

La commune exigera l'élaboration d'un projet d'ensemble « de façade à façade », en lien avec le programme des équipements et des activités, afin d'éviter l'effet de coupure de la route de Challex et de tirer parti du potentiel de ce site.

Dans le cadre de l'aménagement de ce secteur, la Commune sera particulièrement attentive aux aspects suivants :

- > Les bâtiments publics et les activités sont « ouverts » sur la place et participent à sa définition (délimitation, qualification).
- > Les prolongements extérieurs des équipements publics, des services et activités font partie de l'espace public et contribuent à son animation.
- > L'articulation entre les bâtiments à caractère public et les bâtiments résidentiels le long du chemin Rey doit faire l'objet d'une attention particulière.
- > Le caractère passant de cet espace (il est notamment traversé par 2 axes de mobilité douce : route de La Plaine -> plage publique via le chemin Rey, place de la gare -> plage publique) peut être mis à profit pour les commerces et les activités.

La création d'une zone 30 (voir le chapitre 8.3.2) permettrait de renforcer la fonction d'espace piétonnier et de lieu de rencontre de cette place.

« **La Plage** » prévue au Plan du Rhône constitue un espace public et un équipement d'intérêt régional. Cet équipement sera géré et entretenu par la Commune.

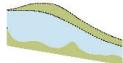
Pour compléter le réseau d'espaces publics, **un maillage fin de cheminements piétonniers**, connecté au réseau de promenades à l'échelle de la commune, assure les liaisons intra et inter quartiers (voir le chapitre 9). Les principaux enjeux pour La Plaine portent sur :

- > Le prolongement du passage sous-voies à la gare, qui permettra de déplacer le chemin de randonnée pédestre cantonal au nord des voies et d'offrir un tracé plus confortable ;
- > L'aménagement et le financement d'un passage sous-voies au niveau du passage à niveau de la route de La Donzelle ;
- > Le réaménagement du pont ferroviaire à l'entrée est du village ;
- > L'accès aux espaces de loisirs (sécurité, continuité, confort) à l'ouest ;
- > La perméabilité des îlots résidentiels entre la place de la gare, le chemin Rey et la route de Challex.

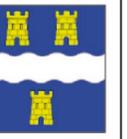
Programme de mise en œuvre

Voir les fiches de mesures n° 4-1, 4-2, 4-3, 9-2

Légende

	Réseau d'espaces publics
 / 	Rue principale, séquence centre / entrée
	Espace résidentiel
 / 	Potential à bâtir (densification) / programme mixte (A: artisanat / E: équipement / L: logement)
	Réserve pour équipement public (localisation indicative)
	Zone d'activités industrielles et artisanales
	Entrée principale (camions) de l'usine Firmenich
	Activités économiques en zone 4B
 / 	Espace nature et détente / terrasse au bord du Rhône
	Lône et plage
	Bâtiment existant / à démolir
	Front bâti
	Cheminement piétonnier
 / 	Franchissement des voies de chemin de fer (à réaménager / à créer)
	Arborisation structurante
 / 	Espace boisé / bosquet, massif
	Voie de chemin de fer
 /  / 	Verger / potager / plantage
	Périmètres de protection des rives du Rhône et de l'Allondon
 / 	Aire agricole / vignes
	Secteur destiné à des infrastructures ferroviaires, son aménagement doit être compatible avec les projets des CFF

COMMUNE DE DARDAGNY
Plan directeur communal
**Image directrice &
Plan directeur des chemins
pour piétons - La Plaine**



0984_LaPlaine_3-7M.ai - 30.03.2012 - jca - cr

