

INTRODUCTION

PDQ La Plaine, Octobre 2006,

La réflexion sur l'avenir de la zone industrielle du Plan du Rhône a débuté en 2001 lors de la démolition des citernes de la confédération (CARBURA).

Une première étude du DAEL avait mis en évidence la pertinence d'une reconversion de ce secteur, avec la création d'un périmètre de renaturation et une zone destinée à l'habitat. Cette reconversion serait rendue possible par le déplacement de la route de Challex le long du talus des voies CFF. Ces options générales avaient rencontré un accord de principe des services de l'administration concernés et de la commune de Dardagny.

Pendant cette période, les terrains de la confédération ont été soumis à un processus de décontamination (achevé en 2005).

En 2003, la direction de l'aménagement du territoire (DAT), le service de la renaturation des cours d'eau et la commune lançaient ensemble un mandat d'étude visant à l'élaboration d'un plan directeur de quartier.

Après un long processus de concertation mené avec un grand nombre d'acteurs concernés, le projet a abouti à une proposition d'aménagement (voir rapport d'étude de juin 2004). Ce rapport n'a finalement pas remporté l'assentiment de la commune. Le principal reproche fait à ce projet était une trop grande définition du bâti et des aménagements extérieurs de la partie à urbaniser.

En 2005, la commune a repris contact avec la DAT en proposant un projet qui reprend les grandes lignes du projet 2004, mais avec les différences suivantes:

- un périmètre bâti plus étendu,
- un tracé de la route de Challex prolongé le long des voies CFF jusqu'au accès d'un futur parking souterrain, prévu à moyen / long terme dans le périmètre de la gare.

La DAT a accueilli favorablement ces deux modifications, car elles permettent une opération plus équilibrée économiquement sur ce terrain bien desservi par les transports publics, tout en laissant un périmètre important au projet de renaturation. Ces options permettent également une meilleure intégration de la future route à l'extension projetée du village.

C'est sur cette base, qu'une nouvelle version du PDQ a été élaborée.

Il a été décidé de renoncer à des indications morphologiques du futur bâti ou des aménagements extérieurs, afin de laisser la plus grande souplesse possible aux constructeurs. Une proposition de modification de limites de zones, cohérente avec ce projet, a été également mise au point.

Au début 2006, suite à une première enquête technique, il est devenu évident que le principal obstacle qui pourrait encore, entraver la réalisation de ce projet serait le financement du déplacement de la route et du projet de renaturation, s'il devait être entièrement pris en charge par l'Etat de Genève. Une stratégie visant à intégrer, le plus tôt possible, un maximum de partenaires a été mise en place. L'objectif est d'une part de répartir la réalisation de la route entre divers acteurs publics et privés et d'autre part d'intéresser des instances de protection du paysage au financement du projet de renaturation.

Lors des contacts qui ont été pris avec les principaux propriétaires et constructeurs concernés, il est apparu qu'il serait judicieux d'augmenter légèrement la densité du secteur bâti en proposant des gabarits qui permettent une plus grande souplesse (ce qui est possible avec une zone de développement 4 A, avec des gabarits limités à R+3, plutôt que une zone 4 B, avec les gabarits obligatoirement limités à R + 2). L'objectif est d'obtenir une meilleure faisabilité financière de l'opération et une meilleure qualité des implantations sur les parcelles, vu le projet de construction d'un EMS intercommunal sur le site (localisation approuvée le DES).

Le présent document soumis à la **consultation publique restreinte** se compose de trois parties

- Le plan de synthèse d'octobre 2006
- Les fiches de mise en œuvre d'octobre 2006
- Le rapport d'étude de juin 2004.