

9. PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIÉTONS

9.1 Introduction

L'élaboration du plan directeur des chemins pour piétons découle de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, L 1 60.

Son contenu est fixé à l'article 4 :

¹ *Les chemins pour piétons sont fixés par des plans directeurs, qui en établissent le réseau pour les agglomérations.*

² *Les plans directeurs fixant le réseau des chemins pour piétons indiquent les chemins existants et le tracé de ceux dont la création paraît souhaitable, ainsi que les traversées à réaménager.*

³ *Ils comportent des propositions de mesures de circulation favorisant la liberté de déplacement des piétons.*

L'inscription d'un chemin dans le plan directeur des chemins pour piétons a pour effet de contraindre les autorités à garantir son accès public. Par ailleurs, l'article 7 alinéa 1 de la loi fédérale stipule que « si les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre doivent être supprimés en tout ou partie, il faut pourvoir à un remplacement convenable par des chemins existants ou à créer, en tenant compte des conditions locales ».

Le plan directeur des chemins pour piétons doit indiquer **les exigences spécifiques en faveur des piétons** dans les différents domaines qui traitent de l'aménagement urbain : circulations, urbanisme, aménagement des espaces publics et paysage.

C'est pourquoi, le plan directeur définit des objectifs en faveur des piétons, desquels découlent des principes d'aménagement qui concernent ces différents domaines.

La mise en œuvre des principes d'aménagement se fait au travers d'études sectorielles qui permettent de préciser les mesures d'aménagement. Ainsi, **le rôle du plan directeur est avant tout d'identifier les problèmes et les déficits de liaisons. Les solutions et les détails étant abordés au niveau des projets particuliers.**

Dans cet esprit, le plan directeur doit être considéré comme un document évolutif. Les mesures qui sont décrites ne sont ni exhaustives, ni définitives. À l'occasion d'études sectorielles, de nouveaux besoins peuvent surgir ou être précisés.

Compte tenu des caractéristiques du territoire communal, la cartographie du PDCP est répartie en plusieurs documents :

- > Plan général portant sur l'ensemble de la commune. Celui-ci permet d'avoir une vue d'ensemble du réseau et des connexions avec les communes voisines.
- > Image directrice de La Plaine (chapitre 4).
- > Fiches de mesures n° 9-1 et 9-2.

9.2 Relations avec d'autres documents de planification

Planification de niveau cantonal

Les principaux documents avec lesquels le plan directeur des chemins pour piétons doit être coordonné sont le plan directeur routier (définissant la hiérarchie du réseau) et le plan du réseau de chemins de randonnée pédestre, défini dans la loi d'application et approuvé par le Conseil d'Etat le 15.12.2001.

Plan directeur routier

Il définit la hiérarchie du réseau en distinguant le réseau primaire, le réseau secondaire et le réseau de quartier.

Ces informations constituent des données de base auxquelles le plan directeur superpose des exigences en termes de sécurité et confort des piétons.

Le plan directeur des chemins pour piétons n'est pas en contradiction avec le plan directeur routier; il le complète en introduisant une dimension supplémentaire liée à la pratique de la marche.

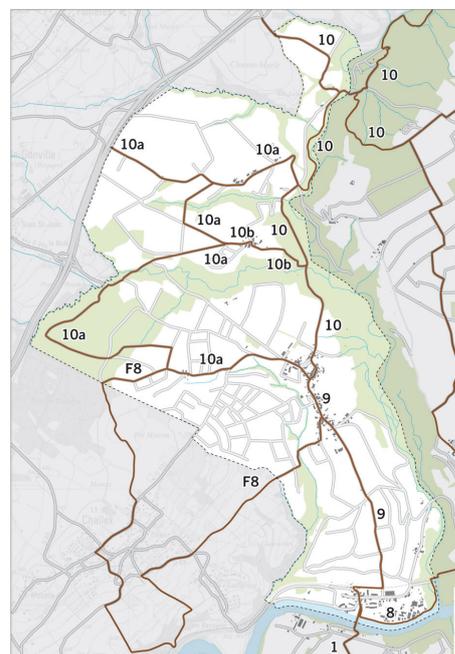
Le plan directeur des chemins de randonnée pédestre

Conformément à la législation fédérale, le canton de Genève a approuvé le 15.12.2001 un plan directeur des chemins de randonnée pédestre.

À Dardagny, les chemins faisant partie de ce réseau sont :

- > n° 1 : Bâtie, Aire-la-Ville, Cartigny, Avully, La Plaine ;
- > n° 8 : Aire-la-Ville, Verbois, Russin, La Plaine ;
- > n° 9 : Dardagny, La Plaine (transfrontalier 8) ;
- > n° 10 : Dardagny, Malval, Chouilly, Satigny ;
- > n° 10a : Dardagny, bois Roulave, Essertines, Malval ;
- > n° 10b : Essertines, Roulavaz ;
- > n° F8 : Challex, Dardagny.

Ce réseau comprend aussi bien des sentiers au bord des cours d'eau et en forêt, que des chemins à travers les vignes et reliant les villages et hameaux entre eux.



Réseau des chemins de randonnée pédestre

Planification de niveau communal

Le plan directeur des chemins pour piétons constitue une pièce parmi un ensemble de documents qui s'articulent entre eux et assurent ainsi une continuité de la planification à la réalisation.

Il reprend, complète et affine des éléments de planification déjà définis dans d'autres études, notamment :

- > les chapitres du plan directeur communal consacrés aux villages de Dardagny et de La Plaine, ainsi qu'aux déplacements;
- > les plans directeur des communes voisines, afin de s'assurer de la continuité des réseaux planifiés. Cette continuité concerne essentiellement les itinéraires de randonnée pédestre.

Plan directeur de quartier (PDQ) « Le Plan du Rhône »

Le PDQ prévoit le déplacement de la route de Challex, libérant ainsi la berge du Rhône. La commune souhaite qu'un cheminement piétonnier soit aménagé sur le tracé de l'ancienne route, afin que la population puisse profiter de la proximité du fleuve.

Parcours thématiques et IVS²⁴

Plusieurs parcours de promenade ont fait l'objet de publications :

- > Guide de la Balade Viticole à Dardagny ;
- > Fiche rivière n° 1 : L'Allondon ;
- > Le vallon du Roulavaz ;
- > Le Bief de La Plaine ;
- > Promenades botaniques dans le bassin genevois ;
- > Guide des chemins historiques du canton de Genève ;
- > Campagnon.ch.

Ces parcours sont intégrés dans le plan général des chemins pour piétons à la fin de ce chapitre.



Mur «à caissons»

Le réseau viaire²⁵ ancien, décrit dans la partie genevoise de l'IVS, connaît une permanence remarquable. Ce réseau se distingue par la conservation de tracés à peine lissés, leur inscription dans la topographie, mais aussi par leurs accompagnements végétaux ou la présence d'objets du patrimoine routier, fontaines, bornes ou autres.

Les murs «en vagues» ou «à caissons» sont caractéristiques de l'architecture des routes de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle. On en trouve un magnifique exemple, unique à Genève, le long de la rampe des Baillets (GE 399.0.1).

Ce réseau est reporté dans les plans sectoriels « Patrimoine et sites » des chapitres 3, 4 et 6 et la plupart des chemins IVS ont été intégrés dans le PDCP.

²⁴ Inventaire des Voies de communication historiques de la Suisse établi entre 1994 et 1997.

²⁵ Réseau viaire : réseau de voies et chemins

9.3 Enjeux locaux et options de base

9.3.1 Les principaux enjeux locaux

Pour la pratique de la marche utilitaire, les principaux enjeux se situent dans le village de La Plaine. Pour la marche de loisirs, les enjeux se situent dans l'espace rural.

⇒ *Voir fiche de mesures 9-2*

La Plaine

> Requalifier les espaces publics afin d'améliorer le confort et la sécurité des piétons au cœur du village.



> Garantir l'accessibilité à la halte RER : assurer la continuité, la sécurité et le confort des cheminements piétonniers à travers les quartiers existants et futurs pour accéder à la gare.



> Accompagner le développement de l'urbanisation par la création d'un réseau fin de cheminements piétonniers reliant les quartiers d'habitations, les équipements publics, les activités, la gare, l'aire de loisirs du Plan du Rhône.



> Assurer la réalisation d'un cheminement piétonnier sur la berge du Rhône (route de Challex actuelle). Ce cheminement permettra aux habitants de retrouver une relation avec le fleuve et constituera le maillon d'une boucle de promenade entre Dardagny-village et La Plaine.



> Réaménager le pont ferroviaire qui marque l'entrée est de La Plaine, et créer de nouvelles traversées des voies ferroviaires en souterrain pour la sécurité et le confort des piétons et des vélos.



⇒ *Voir fiches de mesures 4-2, 9-2*

⇒ Voir fiche de mesures 9-1

Espace rural

> Équiper les parcours de promenade (balisage²⁶, bancs, information, etc. **en conformité avec l'esprit des lieux**), afin de canaliser la pression du public sur des sites qui s'y prêtent, mettre en valeur la richesse patrimoniale naturelle et bâtie du territoire communal et offrir aux habitants des espaces de détente à proximité des lieux d'habitat.



> Aménager de nouveaux chemins de promenade (flèches rouges) pour compléter le réseau existant et offrir de nouvelles possibilités de balades, en particulier à l'ouest du village en lisière de forêt et en direction de l'Allondon²⁷.



9.3.2 Les options de base

La planification d'un réseau piétonnier relève :

- > du **paradoxe** parce que le piéton est multiple, ses motivations diverses et qu'il utilise tous les espaces à disposition pour se déplacer selon ses besoins : raccourcis périlleux ou détours bucoliques. La liberté qu'offre la marche à pied est précisément celle du choix du parcours, improvisé, détourné ou réfléchi ;
- > de **l'évidence** parce que sur le terrain on ne peut que constater la multiplication des barrières de toutes natures : clôtures, routes à grand trafic, dénivellations, jardins et chemins privés, etc., sont autant d'éléments qui tendent à rendre le territoire de plus en plus imperméable aux déplacements à pied ;
- > de la **nécessité** car, d'une part, les piétons sont particulièrement vulnérables dans le trafic et, d'autre part, la marche à pied est un mode de déplacement totalement respectueux de l'environnement et favorable à la santé.

Ce triple constat détermine les principales options du plan directeur, soit la mise en place d'un réseau piétonnier qui réponde aux critères de **sécurité, de continuité, de confort**.

²⁶ Se référer au manuel « Signalisation des chemins de randonnée pédestre » publié par l'OFROU et Suisse Rando.

²⁷ La création ou le maintien de cheminements aux abords des cours d'eau ne doit impliquer, dans l'immédiat ou à terme, ni renforcements des berges préjudiciables à la morphologie du cours d'eau, ni la mise en place de mesures d'accompagnement (clôtures, etc.) dans son espace de bon fonctionnement écologique.

À ces trois critères « fonctionnels », l'on peut ajouter un quatrième qui est l'**embellissement**. Le réseau des chemins pour piétons est l'espace de tous. Il doit donc aussi répondre à des exigences de qualité et d'esthétique qui sont le moteur même du plaisir de cheminer.

9.4 Enjeux généraux

9.4.1 La sécurité

Parce qu'ils sont l'espace privilégié des enfants et des personnes âgées notamment, les cheminements piétonniers doivent répondre à un haut degré de sécurité, que ce soit au niveau des aménagements eux-mêmes (par exemple, visibilité aux traversées piétonnes) ou au niveau de l'usage de l'espace public en général (empêcher le stationnement sauvage sur les trottoirs, abaisser les vitesses à certains carrefours ou sur des tronçons, etc.).

L'amélioration de la sécurité est une tâche continue à mener sur l'ensemble du réseau, quel que soit le niveau hiérarchique de la voie.

La sécurité et le confort des piétons sont fortement dépendants des mesures de circulation. Cette réalité est ainsi traduite dans la loi (L 1 60) qui dans son article 16, précise : « *Les plans adoptés en vertu de la présente loi seront pris en compte par le département pour l'établissement de mesures concernant la circulation, notamment en matière de modération du trafic* ».

La sécurité doit être assurée partout. Mais elle est particulièrement importante à proximité des écoles et des homes pour personnes âgées (populations fortement exposées aux risques) et sur les axes principaux (milieux souvent hostiles aux piétons et pourtant fortement fréquentés pour rejoindre les arrêts de transports publics, par exemple).

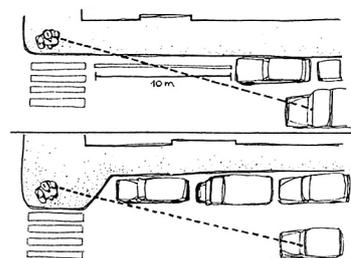
Les besoins spécifiques des personnes âgées doivent être pris en compte. En 2005, la population âgée de 65 ans et plus représentait 13.5% de la population communale. En 2030, cette proportion pourrait atteindre 19 à 20%.

Objectifs

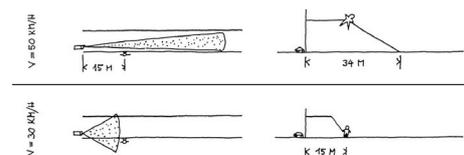
- > **Améliorer la sécurité des piétons sur tous les axes routiers.**
- > **Sécuriser tout particulièrement les traversées des routes principales.**
- > **Modérer la vitesse des véhicules.**
- > **Renforcer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école.**

Principes d'aménagement

- > *Traversées piétonnes du réseau primaire et secondaire : avec refuges.*



Visibilité avec et sans avancées de trottoir.
(source : Les voiries urbaines. Cahier TEA n° 8 EPFL-ITEP, sept. 1995)



À 50 km/h, le conducteur est obligé de se concentrer sur ce qui se passe loin devant lui: son champ de vision est étroit. S'il roulait à 30 km/h il ouvrirait son champ de vision et il apercevrait le piéton.
(source : Le Temps des rues. IREC-GCR1990)

- > *Traversées piétonnes du réseau de quartier* : selon les cas, refuge, avancées de trottoir (notamment lorsqu'il y a du stationnement le long de la rue), trottoir continu, surélévation, etc.
- > *Traversées piétonnes* : elles doivent être éclairées selon les directives de l'Association suisse pour l'éclairage (SLG).
- > *Refuges* : largeur minimum de 2 mètres afin de permettre à une personne avec une poussette ou une chaise roulante d'être à l'abri.

9.4.2 La continuité

La notion de réseau implique celle de continuité, consistant à interconnecter différents cheminements pour former un maillage irriguant l'ensemble du territoire. Le réseau comprend donc les sentiers, les trottoirs, les places (de jeux, de parking), les jardins, les cours d'école, les passages piétons, etc. qui constituent chacun le maillon d'un parcours (utilitaire, quotidien, de délasserement, etc.).

La continuité des parcours est à rechercher principalement au travers des opérations d'urbanisation qui permettront de créer de nouveaux cheminements et par la suppression des obstacles à la marche à pied. Une coordination étroite entre Canton et commune est indispensable, non seulement lors de la planification, mais également lors de la réalisation.

Objectifs

- > ***Assurer la continuité du réseau et une bonne desserte de tout le territoire communal.***
- > ***Densifier le réseau de chemins ouverts au public pour éviter les détours.***

Principes d'aménagement

- > Négociation de servitudes de passage pour la réalisation de tronçons sur terrains privés.
- > Inscription de servitudes de passage dans le cadre d'opérations d'urbanisation (PLQ ou densification sectorielle). Dans les zones de développement, la loi (L 160) indique que la réalisation et l'entretien des chemins incombent aux propriétaires.
- > Établissement, si nécessaire, de plans localisés de chemin pédestre.

9.4.3 Le confort

Outre la sécurité, le confort des cheminements piétonniers constitue également un facteur important pour favoriser la marche à pied.

Le confort est une notion à la fois objective et subjective : objective par rapport aux attentes de certains usagers quant à l'aisance de leurs déplacements et subjective par rapport à la qualité spatiale, environnementale et paysagère des itinéraires.

raires. La notion de confort se décline en effet au travers de multiples éléments qui peuvent apparaître comme de petits détails, mais qui se révèlent déterminants dans la pratique et l'usage des cheminements : abaissement de trottoirs devant les passages piétons, mains courantes le long des rampes ou d'escaliers, éclairage suffisant, revêtement qui ne devient pas impraticable à la première pluie, trottoirs « désencombrés » de tout ce qui fait obstacle, **bancs** pour se reposer, etc. Toutes ces mesures permettent de rendre plus agréable la pratique de la marche.

Tous les piétons sont concernés par l'amélioration du confort des cheminements. Toutefois, les personnes âgées et à mobilité réduite ainsi que les enfants sont particulièrement sensibles à ces aspects qui peuvent constituer plus facilement une entrave au déplacement.

La qualité des itinéraires est aussi un critère important, lié au plaisir d'emprunter tel ou tel parcours. Ainsi, les aspects paysagers d'un itinéraire sont à prendre en compte pour agrémenter les cheminements piétons. Il s'agit de :

- > la qualité environnementale (nuisances sonores et olfactives),
- > la présence ou non d'éléments naturels,
- > les dégagements visuels,
- > la richesse spatiale des séquences successives, etc.

Dès lors, le confort des parcours piétonniers est à envisager au travers de mesures d'améliorations ponctuelles ainsi qu'au travers de l'embellissement général des itinéraires pratiqués par les piétons.

Objectifs

- > **Améliorer le confort du réseau piétonnier pour l'ensemble des usagers.**
- > **Rendre les itinéraires piétons attractifs afin de favoriser la marche à pied.**

Principes d'aménagement

- > *Passages piétons et carrefours* : des abaissements de trottoir doivent être aménagés aux passages piétons et carrefours.
- > *Places et parcs publics* : équiper ces espaces (bancs, arbre) pour le confort et l'attractivité des itinéraires piétons.
- > *Bancs publics* : l'importance des lieux pour s'asseoir est souvent négligée en dehors des espaces qui ont clairement une fonction de place ou de jardin. Ils jouent pourtant un rôle essentiel qui est de permettre un usage plus domestique de l'espace public. La présence d'un banc et d'un arbre sur les parcours de promenade en direction des espaces naturels peut améliorer le confort objectif et subjectif des piétons et renforcer le caractère rural et bucolique du lieu.

Bancs publics

Selon une étude réalisée par la ville de Londres, parmi les personnes souffrant d'une « incapacité » (disability) mais parfaitement en mesure de marcher, le 30% ne peut pas effectuer plus que 50 m sans s'arrêter ou sentir des douleurs à cause de la station verticale du corps et le 20% entre 50 et 200 m. Cette étude arrive à la conclusion que, dans les zones à forte densité piétonne, il devrait y avoir un banc tous les 50 m. (Inclusive Mobility, Department For Transport, London, September 2003).



Les bancs sont indispensables aux déplacements des personnes en situation de mobilité réduite. Ils constituent par ailleurs un important lieu de sociabilité.



9.5 Le réseau piétonnier dans les hameaux

D'une manière générale, les hameaux ne comportent pas d'aménagements spécifiques pour les piétons tels trottoirs, passages piétons, etc. La vitesse des véhicules y est généralement « naturellement » modérée par la configuration des lieux, ce qui permet une cohabitation raisonnable entre automobilistes et piétons.

9.6 Instruments de mise en œuvre et priorités

Instruments de droit public

La loi cantonale contient diverses dispositions qu'il convient de relever. Sur la base d'un plan directeur des chemins pour piétons approuvé par le canton, une commune peut :

- > Élaborer un plan localisé de chemin pédestre. Celui-ci permet une déclaration d'utilité publique permettant d'ouvrir une procédure d'expropriation en vue de la réalisation d'un cheminement ou d'un tronçon manquant.
- > Exiger qu'en zone de développement les chemins soient réalisés et entretenus par les privés.
- > Inclure dans son plan, des mesures liées à la circulation (zones 30, modération de la circulation, etc.). Dès lors, la DGM²⁸ devra tenir compte de ces mesures dans toute sa planification.

En outre, lors de l'élaboration de nouveaux plans localisés de quartier (PLQ) ou plans de site, le plan directeur des chemins pour piétons devra être appliqué de manière à prévoir les cheminements au travers des parcelles concernées (servitudes ou cessions).

Instruments de droit privé

Des servitudes entre la commune et des propriétaires privés peuvent être établies en tout temps pour autoriser le passage public sur des chemins privés.

9.6.1 Coordination intercommunale

La coordination intercommunale est un facteur essentiel pour l'amélioration des réseaux piétonniers. La collaboration avec les communes du Mandement est particulièrement importante pour assurer la continuité des réseaux de promenade.

9.6.2 Hiérarchie des mesures, priorités

Les mesures prévues dans le plan directeur des chemins pour piétons sont de nature très diverses : elles vont par exemple de l'abaissement de trottoir au réaménagement complet d'une route.

²⁸ DGM : Direction générale de la mobilité

Leur mise en œuvre peut dans certains cas être menée de manière autonome, alors que dans d'autres cas, c'est uniquement dans le cadre de projets plus importants que la réalisation pourra être finalisée.

Il n'est dès lors pas aisé de hiérarchiser les mesures. Il importe surtout de **saisir chaque opportunité pour appliquer les principes préconisés par le plan directeur des chemins pour piétons**. Dans cette optique, chaque PLQ ou projet d'aménagement ou de construction devra être examiné par rapport aux objectifs définis dans le présent plan directeur.

9.6.3 Information et sensibilisation

L'amélioration du réseau piétonnier nécessite différentes mesures d'aménagement. Celles-ci ne sont toutefois pas toujours suffisantes, car le comportement des automobilistes constitue un facteur essentiel pour la sécurité et le confort des piétons. C'est pourquoi, des campagnes d'information et de sensibilisation sont nécessaires.

Différents groupes-cibles spécifiques peuvent être identifiés :

- > **Parents d'élèves** : accompagnement non motorisé des enfants à l'école; comportement adéquat devant les écoles; développement du réseau « Pédibus ».
- > **Écoliers** : parcours de découverte (sentier-nature, sentier didactique).
- > **Automobilistes** : encourager une conduite calme; éviter le stationnement sauvage sur les trottoirs, etc.
- > **Population en général** : importance de la marche à pied pour la santé, itinéraires de promenade au travers de la commune. Pour induire un changement de comportement, il est nécessaire d'inscrire les aménagements réalisés dans le cadre de véritables **stratégies de promotion de la marche à pied**. Dans cet esprit, les recommandations suivantes constituent des pistes à explorer :
 - agir sur plusieurs fronts : aménager la rue en faveur du piéton, communiquer (tant vers l'extérieur : la population, que vers l'intérieur : l'administration, par exemple par la publication de cartes, dépliants, etc.), informer (valoriser les exemples réussis), associer d'autres partenaires à la démarche (entreprises, associations de quartier), etc.;
 - mettre en avant le côté positif de la marche (liberté, simplicité, confort, santé, etc.);
 - agir sur la jeune génération, par exemple via l'éducation scolaire;
 - baliser des itinéraires de découverte;
 - animer l'espace public (concours, fêtes, etc.).

- sentier de randonnée pédestre cantonal
- cheminements thématiques
- autres chemins existants / à créer ou aménager / liaison à assurer
- cheminement en site propre / sur route / espace-rue
-  traversée à sécuriser
-  franchissement des voies ferroviaire à créer / réaménager

-  halte, banc, aire pique-nique
-  parking public
-  le Rhône genevois, vallon de l'Allondon / rivière
-  vigne / aire agricole
-  bois, forêt, cordon boisé

COMMUNE DE DARDAGNY 
 Plan directeur communal
 Plan directeur des chemins pour piétons 
 Echelle: 1/14'000 