



[transports.ge.ch](https://www.transports.ge.ch)



GUIDE CANTONAL DE JALONNEMENT PIÉTON À DESTINATION DES COMMUNES



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

Août 2026

Département de la santé et des mobilités
Office cantonal des transports
Chemin des Olliquettes 4 • Case postale 271 - 1211 Genève 8
Tél. +41 (22) 546 78 00 • mail@service.ch • www.ge.ch

© Etat de Genève, août 2026

SOMMAIRE

1 INTRODUCTION

1.1	OBJECTIFS ET PORTÉE DU GUIDE	1
1.2	POURQUOI PROMOUVOIR LA MARCHÉ À PIED ?	4
1.3	UN JALONNEMENT PIÉTON POUR QUI ?	3

2 BASE LÉGALE ET NORMATIVE

2.1	DÉFINITIONS ET RÉPARTITION DES TÂCHES : BASE LÉGALE	4-6
2.2	RÉALISATION	6-13

3 LE JALONNEMENT PIÉTON À GENÈVE : ÉTAT DES LIEUX

3.1	CHEMINS DE RANDONNÉE PÉDESTRE	14
3.2	SYNTHÈSE DES RETOURS DES COMMUNES ET ENSEIGNEMENTS	14-15

4 LE JALONNEMENT PAS À PAS

4.1	ORGANISER LE SUIVI DU PROJET	16-17
4.2	ANALYSER LES BESOINS	18
4.3	PRÉCISER LES OBJECTIFS	19-23
4.4	SE DONNER LES MOYENS	24
4.5	ÉLABORER UN CONCEPT DE SIGNALÉTIQUE	25-32
4.6	MANDATER UN PRESTATAIRE EXTERNE	33
4.7	DEMANDER UNE AUTORISATION DE CONSTRUIRE	33
4.8	INSTALLER LE BALISAGE	33
4.9	ENTREtenir ET MONITORER	34-35

5 LOGIGRAMME : LE JALONNEMENT PAS À PAS

A ANNEXES

1 INTRODUCTION

1.1 Objectifs et portée du guide

Ce guide a pour but d'accompagner les communes dans la **conception et la mise en œuvre d'une signalétique à destination des piétones et des piétons**, également appelée jalonnement ou balisage. Il se fonde sur le nouveau cadre réglementaire et politique genevois ainsi que sur les retours d'expérience des communes.

Au niveau national, l'Office fédéral des routes OFROU et l'association Mobilité piétonne Suisse ont déjà établi conjointement plusieurs recommandations pour la conception d'une telle signalétique, rassemblées dans le document « *Systèmes d'orientation piétons* » (2019). À ce jour, il n'existe néanmoins aucune publication intégrant les spécificités du contexte genevois.

Le 28 septembre 2025, la population genevoise a accepté la loi 13583 comme **contre-projet à l'initiative populaire 192** « *Initiative piétonne : pour un canton qui marche* ». Celle-ci modifie l'art. 2 de la loi sur la mobilité douce (LMD), demandant notamment la réalisation d'une « *signalétique piétonne claire dans l'ensemble des communes* » au plus tard 8 ans après l'adoption du plan d'actions de la mobilité douce. L'action 11 du plan 2024-2028, rebaptisé PAMA (Plan d'Actions des Mobilités Actives), vise à « *réévaluer le réseau piétonnier sur le territoire cantonal afin de faire émerger des axes principaux de cheminement, au besoin en les rendant plus accueillants et plus sûrs* » ainsi qu'à « *encourager l'ensemble des communes à se doter d'une signalétique claire* ». En outre, une étude pour l'élaboration d'un plan piéton à l'échelle du Grand Genève est en cours dans le cadre du projet d'agglomération.

Dans le cadre de sa politique de mobilité douce, le canton de Genève assume principalement des tâches de planification stratégique et de promotion auprès du grand public et des communes. Ces activités sont coordonnées dans le cadre du PAMA, qui est renouvelé à chaque changement de législature. La mise en œuvre concrète des projets de mobilité piétonne est déléguée aux communes. Le plan directeur cantonal précise qu'elles ont la charge d'établir un plan directeur des chemins pour piétons (PDCP) coordonné à leur plan directeur communal ainsi que de proposer, « *en collaboration avec le canton, un réseau de chemins de loisirs intercommunaux articulé avec les espaces verts et publics* ». Outre les mesures inscrites dans le plan directeur cantonal et le PAMA, les communes disposent ainsi d'une importante marge de manœuvre pour planifier leur réseau piéton.

Ce guide se base directement sur le nouveau cadre réglementaire et cherche à **accompagner les communes** dans l'accomplissement de cette tâche. L'objectif de ce document n'est pas de définir les itinéraires à réaliser ni d'homogénéiser les systèmes d'orientation, mais d'encourager les communes à se saisir du sujet et à mettre en œuvre un jalonnement piéton qui leur est propre.

Dans le cadre de l'élaboration de ce guide, un état des lieux des systèmes d'orientation piétons existants en Suisse ainsi que des recommandations pour leur mise en œuvre a été réalisé. Les communes genevoises et les associations de mobilité ont également été invitées à préciser leurs attentes et à faire part de leurs éventuels retours d'expériences. Plusieurs communes genevoises ont en effet déjà mis en place un balisage piéton sur leur territoire. Ce guide a aussi été développé sur la base de leurs constats, afin de fournir des recommandations concrètes et fondées sur la pratique.

1.2 Pourquoi promouvoir la marche à pied ?

La marche à pied est rarement considérée comme un mode de déplacement à part entière. Pourtant, les collectivités ont un intérêt majeur à replacer le piéton au cœur de l'espace public en raison des **bénéfices multifactoriels de la marche** :

- **Santé publique et inclusion sociale** : Marcher régulièrement, ne serait-ce que 30 minutes par jour, améliore considérablement la santé physique et mentale (réduction des risques cardiovasculaires, du surpoids et du stress). Marcher ne coûte rien et permet en outre de tisser des liens avec son environnement : discuter avec le voisinage, observer les vitrines commerciales et le paysage, faire une pause sur un banc, etc.
- **Environnement et qualité de vie** : La marche est une mobilité 100% décarbonée, qui ne génère ni pollution atmosphérique, ni nuisances sonores, et ne consomme aucune énergie fossile. Concevoir pour la marche, c'est aménager à taille humaine, proposer des espaces publics attractifs et améliorer le climat urbain.
- **Dynamisme économique local** : Un réseau piéton et des espaces publics de qualité renforcent l'attractivité commerciale en multipliant le nombre de passages et le temps de séjour dans la rue. Les zones piétonnes ont un impact positif sur le chiffre d'affaires des commerces locaux.
- **Fluidité et efficacité des réseaux** : En milieu urbanisé, la marche est le mode de transport le plus performant pour les distances inférieures à 1 kilomètre (environ 15 minutes à pied). Encourager les petits trajets à pied, c'est contribuer à désengorger le réseau routier et à soulager les transports publics tout en renforçant l'intermodalité (le premier et dernier kilomètre vers l'arrêt de transports publics ou la place de stationnement).

1.3 Un jalonnement piéton pour qui ?

Un jalonnement piéton communal cible d'abord les **usagers méconnaissant les lieux**, soit généralement :

- **les primo-arrivants** : nouveaux habitants arrivés récemment et connaissant encore très peu le territoire.
- **les individus extra-muros** : personnes extérieures à la commune se rendant sur le territoire dans un but précis (tourisme, lieu de travail, événement particulier, rendre visite à un habitant, etc.)

Une signalétique piétonne profite plus largement aux personnes ayant des difficultés à s'orienter dans l'espace public, qu'elles soient familières du territoire ou non : enfants, personnes âgées, personnes ayant des incapacités visuelles ou cognitives, etc.

Le balisage urbain se distingue de celui de la randonnée pédestre, qui se matérialise par les panneaux jaunes de Suisse Rando. La randonnée est un loisir pratiqué majoritairement hors localité, dans lequel se déplacer à pied est un but en soi. Si la marche peut avoir une fonction de loisir, il s'agit également d'un moyen de locomotion pratiqué au quotidien dans un but fonctionnel et utilitaire. Au même titre qu'il existe une signalétique pour les automobilistes, il est utile d'indiquer certaines destinations pour les piétonnes et les piétons. La signalétique piétonne est en outre à différencier de celle pour les cyclistes, qui se déplacent à des vitesses plus importantes et font des choix d'itinéraires différents.

Véritable clé de lecture du territoire, le balisage aide l'usager à élaborer sa « carte mentale » pour s'orienter, se motiver à ne pas changer de mode de déplacement, se guider et confirmer sa destination. L'enjeu est de ne pas se limiter au seul fléchage des sites touristiques, mais de jaloner l'espace ordinaire et du quotidien pour faciliter les déplacements de proximité (institutions publiques, pôle urbain, centre commercial, culture, soins, loisirs, gares, etc.). En fin de compte, un jalonnement bien conçu **met en valeur le territoire et ses points d'attraction**, renforce son identité et participe activement à la qualité et à l'accessibilité de l'espace public pour tous.

Ce qu'il faut retenir

- Le **contre-projet à l'initiative piétonne populaire** « *Pour un canton qui marche* », adopté par la population genevoise le 28 septembre 2025, demande la mise en place d'une signalétique piétonne claire dans l'ensemble des communes.
- Il ne faut **pas confondre jalonnement piéton et randonnée pédestre**. La randonnée est une pratique de loisirs située hors localité — ce qui n'empêche pas que la marche est un mode de déplacement à part entière, au même titre que le vélo ou la voiture. Un système d'orientation dédié est donc tout aussi intéressant.
- Le jalonnement piéton est surtout **destiné aux personnes connaissant peu le territoire ou ayant du mal à s'orienter** : nouveaux habitants, personnes de passage, personnes ayant des incapacités visuelles ou cognitives, etc. Il a pour objectif d'orienter et de guider les piétons vers les lieux centraux de la commune tout en leur proposant le meilleur itinéraire (sûr, agréable, etc.).

2 BASE LÉGALE ET NORMATIVE

2.1 Définitions et répartition des tâches : Base légale

Dans ce chapitre, il est question de la répartition des tâches entre cantons et communes pour la planification, la mise en place et l'entretien d'un balisage piéton. Les articles de loi cités donnent également des précisions sur ce qui doit faire l'objet d'une signalétique piétonne.

Loi et ordonnance fédérales sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR et OCPR)

La LCPR et son ordonnance d'application règlent « *les principes que les cantons et les communes doivent respecter en matière de planification, d'aménagement et d'entretien* » des réseaux piétons (art. 1 LCPR). Elles distinguent deux types de chemins : les chemins de randonnée et les chemins pour piétons. Ces derniers sont décrits dans la LCPR de manière suivante :

Art. 2 Réseaux de chemins pour piétons

¹ Les réseaux de chemins pour piétons se trouvent en règle générale à l'intérieur des agglomérations.

² Ils comprennent les chemins pour piétons, les zones piétonnes, les zones de rencontre et les autres infrastructures du même type, judicieusement raccordés. Les trottoirs et les passages pour piétons peuvent servir de jonction.

³ Les chemins pour piétons desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les jardins d'enfants et les écoles, les arrêts des transports publics, les établissements publics, les lieux de détente et les centres d'achat.

Concernant le balisage, il est précisé que les cantons doivent assurer la signalisation des chemins (art. 6, al. 1 LCPR), et que « *dans les villes et les localités d'une certaine importance, les liaisons piétonnes qui font partie de réseaux de chemins pour piétons selon l'art. 2 LCPR doivent être signalées de manière uniforme* » (art. 4, al. 3 OCPR).

Loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LaLCPR)

La LaLCPR est la loi d'application cantonale de la LCPR et de l'OCPR. Elle a pour but d'assurer « *le maintien, l'accessibilité, la création, la protection, le raccordement, la promotion et la signalisation des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre, afin de créer des réseaux cohérents et attractifs de cheminement pédestre et ainsi d'encourager les déplacements à pied* » (art. 1, al. 1 LaLCPR). La LaLCPR charge notamment les communes d'élaborer des plans directeurs des chemins pour piétons (PDCP) (art. 5, al. 1). Elle précise que les communes sont en principe responsables du balisage de ces chemins, tandis que le canton a la charge des chemins de randonnée pédestre (art. 15).

Art. 15 Réalisation, entretien et signalisation des chemins

¹ La réalisation, l'entretien et la signalisation des chemins pour piétons sont assurés en principe par les communes, sous réserve des chemins sis sur le domaine public ou privé cantonal.

Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)

La loi cantonale pour une mobilité cohérente et équilibrée a pour but de préciser les différents principes relatifs à la mobilité inscrits dans la Constitution de la République et canton de Genève (art. 1). Elle vise à coordonner les différentes infrastructures et moyens de transport sur le territoire cantonal. C'est dans le cadre de la LMCE que sont définies des zones pour hiérarchiser et prioriser certains modes de transport : la zone I, qui correspond à l'hypercentre genevois, et la zone II, qui regroupe les centralités urbaines denses du canton. Les modalités relatives à ces zones sont décrites dans le chapitre II de la LMCE ainsi que dans le plan d'actions du réseau routier (PARR).

La LMCE n'aborde pas le thème du balisage piéton de manière spécifique, mais donne les indications suivantes concernant la mobilité piétonne :

Art. 3 Infrastructures et services de transport

¹ La politique globale de la mobilité répond à la demande de mobilité de façon différenciée selon les usages.

² Elle s'appuie sur un réseau d'infrastructures conçu et organisé dans le respect de la hiérarchie du réseau routier, [...] comprenant notamment :

[les lettres a à d et g concernent d'autres moyens de transport]

e) des aménagements en faveur des piétons permettant de se déplacer de façon rapide, confortable et sûre à l'intérieur et entre les quartiers, d'accéder aux services et commerces de proximité et d'assurer l'interconnexion entre les différents modes de transport. Le développement de voies vertes est favorisé;

f) des pôles d'échange devant garantir des transbordements de qualité, sécurisés et, dans la mesure du possible, piétonnisés;

Art. 5 Principes

[les alinéas 1 à 5 concernent d'autres moyens de transport]

6 L'accessibilité est garantie à l'ensemble des modes de transport, sous réserve des réglementations particulières prises en application de l'article 3, alinéa 4, de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958. La réalisation de zones piétonnes ou à priorité piétonne demeure réservée dans chacune des zones.

[l'alinéa 7 concerne d'autres moyens de transport]

8 L'accessibilité en matière de stationnement, d'infrastructures de mobilité douce et d'équipements des transports publics ainsi que la sécurité sont garanties aux personnes en situation de handicap, aux enfants et aux personnes âgées.

Note : Un jalonnement piéton indiquant les services de proximité profite typiquement aux personnes en situation de handicap, aux enfants et à certaines personnes âgées, lesquels pourraient avoir des difficultés à s'orienter ou bénéficier de moins d'appuis numériques. Elle permet, dans un objectif de sobriété énergétique et de moindre dépendance numérique, de ne pas recourir à un smartphone.

Loi sur la mobilité douce (LMD)

La loi cantonale sur la mobilité douce définit l'offre de base pour la mobilité douce, qui regroupe aussi bien les « cheminements piétonniers » que les aménagements cyclables. Elle charge en outre le Conseil d'État d'élaborer un plan d'actions des mobilités actives (PAMA), aussi appelé plan d'actions de la mobilité douce, et renouvelé à chaque changement de législature (art. 1, al. 2).

Dans le cadre du contre-projet à l'initiative populaire 192 « *Initiative piétonne : pour un canton qui marche* », l'offre de base listée dans l'art. 2 a été complétée en 2025 par les lettres d et e :

Art. 2 Offre de base

Au plus tard 8 ans après l'adoption du plan d'actions de la mobilité douce, l'offre répondant au moins aux objectifs suivants est réalisée par étapes dans tout le canton :

[les lettres a et b concernent les aménagements cyclables]

c) des traversées piétonnes attractives et sécurisées sont réalisées en nombre suffisant sur l'ensemble du réseau de routes primaires et secondaires. Des îlots sont installés pour permettre une traversée piétonne sécurisée en deux temps;

d) des magistrales piétonnes sécurisées, balisées et continues, dans le respect de la norme VSS SN 640075;

e) une signalétique piétonne claire dans l'ensemble des communes;

f) la régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce.

2.2 Réalisation

2.2.1 BASE LÉGALE

Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand)

La LHand a pour but de « *prévenir, de réduire ou d'éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées* » (art. 1, al. 1). Le handicap est défini de la manière suivante :

Art. 2 Définitions

¹ Est considérée comme personne handicapée au sens de la présente loi toute personne dont la déficience corporelle, mentale ou psychique présumée durable l'empêche d'accomplir les actes de la vie quotidienne, d'entretenir des contacts sociaux, de se mouvoir, de suivre une formation ou une formation continue ou d'exercer une activité professionnelle, ou la gêne dans l'accomplissement de ces activités.

La LHand stipule qu'il y a inégalité lorsque l'accès à une construction, à une installation ou à une prestation est rendu impossible ou difficile aux personnes handicapées (art. 2, al. 3 et 4).

Ordonnance sur la signalisation routière (OSR)

L'ordonnance fédérale sur la signalisation routière régit les signaux sur les routes et à leurs abords (art. 1, al. 1.). Elle règle avant tout la signalisation pour les véhicules motorisés en distinguant les dangers, les interdictions et les obligations des usagers de la route.

Les panneaux s'appliquant directement aux piétonnes et piétons sont les suivants :

- accès interdit aux piétons,
- panneaux signalant les chemins pour piétons, les zones piétonnes et les zones de rencontre,
- panneaux signalant les impasses avec exceptions pour piétons, l'emplacement d'un passage piéton, d'un passage souterrain ou d'une passerelle.

Le 19 décembre 2025, le Conseil fédéral a adopté une **révision partielle de l'OSR**. Celle-ci introduit, entre autres, un nouvel article 54b sur les principes relatifs à l'indication de la direction sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre. Ces prescriptions étaient jusqu'alors réglées exclusivement dans des normes VSS¹. En raison de la lourdeur administrative engendrée par les renvois aux normes, le Conseil fédéral a décidé d'annuler le caractère juridiquement contraignant des normes dans le droit de la signalisation routière. Il en résulte que de nouveaux panneaux indicateurs de direction sont repris dans le droit fédéral. Les modifications entrent en vigueur au 1^{er} juillet 2026.

Art. 54b Indication de la direction sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre

¹ L'« Indicateur de direction pour réseaux de chemins pour piétons » (4.52.1) portant une inscription noire sur fond blanc est utilisé pour indiquer la direction sur les réseaux de chemins pour piétons visés à l'art. 2 LCPR.

[l'alinéa 2 concerne les chemins de randonnée pédestre]

³ Peuvent en outre figurer sur les indicateurs de direction visés aux al. 1 et 2 :

a) le temps de marche jusqu'à la destination rapprochée, la destination intermédiaire ou la destination de l'itinéraire affichées ;

b) des indications concernant le lieu et l'altitude au-dessus du niveau de la mer, dans un champ du signal (champ de l'emplacement) ;

c) des informations complémentaires, telles que le numéro et le nom d'un itinéraire national, régional ou local, dans un champ du signal.

⁴ La « Plaque de confirmation destinée aux chemins pour piétons et aux chemins de randonnée pédestre » (4.52.5) peut être placée, à des fins d'orientation, sur les réseaux de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre. La plaque est blanche, en forme de losange et pourvue d'une bordure noire sur les chemins pour piétons [...]. Ces signaux et des flèches de direction peuvent en outre être peints sur des objets situés le long du chemin, tels que des blocs de pierre, des arbres ou des poteaux.

⁵ Des panneaux d'information concernant notamment le parcours et les exigences particulières liées à l'utilisation des chemins peuvent être placés aux emplacements des indicateurs de direction le long des réseaux de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre.

¹ Norme VSS 640 829a pour les chemins de randonnée pédestre et norme VSS 640 827 pour les indicateurs de direction à but touristique pour les piétons.

Wankdorf 	15 min
Bärenpark	30 min

4.52.1 Indicateur de direction pour réseaux de chemins pour piétons (exemple) (art. 54b)

Exemples de représentation des nouveaux panneaux selon l'OSR révisée (OSR, annexe 2)

Les nouveaux panneaux « *indicateur de direction pour réseaux de chemins pour piétons* » doivent indiquer au minimum un lieu de destination (al. 1). Il est possible d'y ajouter des informations supplémentaires telles que le temps de marche jusqu'à la destination (al. 3a) et/ou un symbole représentatif de la destination. Les symboles admis sont listés dans l'annexe 2, chap. 5b de l'OSR. Les panneaux peuvent également fournir des informations sur le lieu de prise en charge, c'est-à-dire l'endroit où le panneau et le lecteur se situent, à l'aide d'un champ de l'emplacement (al. 3b). Celui-ci peut être intégré à la base de la flèche ou bien apposé en dessous via un panneau séparé.

Emplacement 628 m	D. rapprochée	45 min
	D. intermédiaire	1h 30 min
	D. intermédiaire	3h
	D. d'itinéraire	4h 30 min



4.52.5 Plaque de confirmation destinée aux chemins pour piétons et aux chemins de randonnée pédestre (exemple) (art. 54b)

○
Emplacement 628 m
○

Exemples de représentation du champ de l'emplacement selon l'art. 54b, al. 3b de OSR révisée sur un panneau de randonnée pédestre et via un panneau séparé (« *Signalisation des chemins de randonnée pédestre : Manuel*» (2013) OFROU / Suisse Rando)

Enfin, les nouveaux panneaux peuvent également indiquer un itinéraire national, régional ou local.



(gauche) Exemple de représentation d'une indication d'itinéraire selon l'art. 54b, al. 3c de OSR révisée sur un panneau de randonnée pédestre (« *Signalisation des chemins de randonnée pédestre : Manuel*» (2013) OFROU / Suisse Rando)

(droite) Exemple de représentation d'un panneau d'information concernant les parcours cyclables selon l'art. 54a, al. 8 de OSR révisée (Norme VSS 640 829a).

Les dimensions de ces nouveaux panneaux sont détaillées dans l'annexe 1 de l'OSR révisée :

**SIGNAUX « INDICATEUR DE DIRECTION POUR RÉSEAUX DE CHEMINS POUR PIÉTONS »
(4.52.1)**

LONGUEUR	En fonction du nombre d'informations, mais au max. 110 cm
-----------------	---

HAUTEUR	10, 12, 15 ou 20 cm en fonction du nombre d'informations
----------------	--

PLAQUE DE CONFIRMATION DESTINÉE AUX CHEMINS POUR PIÉTONS ET AUX CHEMINS DE RANDONNÉE PÉDESTRE (4.52.5)

De forme rhomboïdale :

LONGUEUR	23 cm
-----------------	-------

HAUTEUR	14,5 cm
----------------	---------

Les panneaux d'information (al. 5) sont soumis aux mêmes règles que ceux destinés aux cycles (art. 54a, al. 8), décrits à l'origine dans la norme VSS 640 829a. L'art. 97, al. 2a OSR, qui définit la part de publicité autorisée sur la surface du panneau (« *pas plus d'un cinquième* »), s'applique également.

Note pour les communes : Le nouveau panneau 4.52.1 devient obligatoire pour signaler les destinations (lieux et équipements). Les communes sont néanmoins libres de compléter cette signalisation de base par d'autres supports et types de contenu.

2.2.2 NORMES

Les **normes VSS** (Association suisse des professionnels de la route et des transports) s'appliquent aux travaux publics. Dans le cas du balisage piéton, elles règlent l'aménagement de l'espace public et de circulation.

De manière complémentaire, les **normes SIA** (Société suisse des ingénieurs et des architectes) s'appliquent aux bâtiments et à l'environnement construit.

Norme VSS SN 640 070 « Trafic piétonnier. Norme de base »

Cette norme décrit les grandes caractéristiques de la mobilité piétonne et donne des prescriptions pour l'aménagement de réseaux confortables et sécurisés. Plusieurs groupes d'utilisateurs y sont identifiés et décrits en fonction de leur âge et de leurs capacités physiques et psychiques (enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite [PMR], etc.). La norme recense cinq motifs principaux pour les déplacements à pied : le travail et la formation, les achats, les loisirs, le service et l'accompagnement, ainsi que l'activité commerciale (art. 9 et 16.2).

Le document fournit des indications chiffrées sur la largeur des surfaces piétonnes, en incluant également des « zones tampon » d'espace supplémentaire à prévoir en cas d'éléments présents sur les voies de circulation (panneaux d'information, terrasse de café, arbre, etc.) (art. 17). Pour les panneaux d'information, un espace égal ou supérieur à 0,20 m est ainsi à prévoir de tous les côtés du panneau (tab. 4).

Norme VSS SN 640 075 « Trafic des piétons. Espace de circulation sans obstacles »

Cette norme et son annexe définissent les principes et les exigences pour la planification et la réalisation de surfaces piétonnes adaptées aux personnes avec un handicap. Elles recensent différents types de handicaps, ainsi que les caractéristiques de déplacement qui y sont liées (par ex. limitations physiques, usage d'auxiliaires à la marche, etc.).

L'article 24 identifie les mesures visant à garantir l'orientation et la lisibilité des informations : informations acoustiques et tactiles, contraste de luminosité, etc. Le chapitre 13 de l'annexe approfondit ces points en fournissant des données chiffrées :

13. Information et orientation [extrait]

- Les textes d'informations doivent être accessibles et de préférence disposés entre 1,20 et 1,60 m au-dessus du sol.
- Taille des caractères et des pictogrammes en fonction de la distance de lecture, en général 30 mm de hauteur pour une distance d'un mètre.
- Polices de caractères sans empattement, demi-grasse ou grasse, majuscules et minuscules, pas d'italique.

L'article 10.1 de l'annexe donne des prescriptions pour que le mobilier urbain soit perceptible par les personnes utilisant une canne blanche. Celles-ci s'appliquent également aux panneaux de signalétique piétonne.

10. Éléments de mobilier urbain [extrait]

- Les éléments ne doivent pas avoir d'arrêtes tranchantes ou de parties saillantes.
- Le contour des éléments de mobilier urbain doit être perceptible de manière continue entre 0,30 et 1,00 m au-dessus du sol. En alternative, un contour de 30 mm à 0,30 m au-dessus du sol peut être indiqué par un socle perceptible si celui-ci satisfait aux dimensions minimales selon les figures 24 et 25.



Abb. 25
Hindernisse sichern und markieren

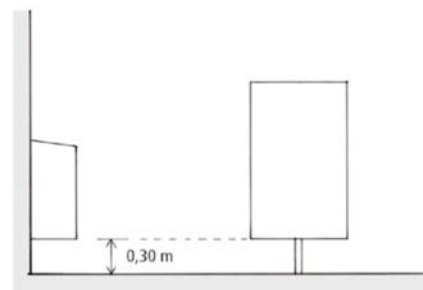
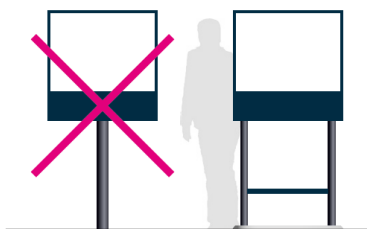


Fig. 25
Sécuriser et marquer les obstacles

Exemple de dimensionnement du mobilier urbain pour faciliter la détection avec une canne blanche (annexe Norme VSS SN 640 075)



L'accessibilité : pour tous

Les supports d'orientation doivent pouvoir être détectés avec une canne blanche. Il faut éviter les éléments en saillie. Les panneaux sur deux pieds doivent être équipés d'une traverse à maximum 30 cm du sol ou d'un socle d'au moins 30 mm de haut.

Les objets volumineux génèrent un sentiment d'anxiété dans l'obscurité, il est conseillé de maintenir la partie inférieure du mobilier aussi transparente que possible.

Les lignes de guidage confortent l'orientation des malvoyants.

Recommandations pour la conception des panneaux d'orientation (« Système d'orientation piéton » (2019) Mobilité piétonne / OFROU)

Norme SIA 500 « Constructions sans obstacles »

Cette norme part du principe que « *l'environnement construit doit être accessible à tous* » et a pour but de « *faciliter à tous l'utilisation des bâtiments, même à ceux dont la mobilité est réduite, aux personnes âgées ainsi qu'à ceux qui se déplacent avec une poussette, un chariot de supermarché, un bagage ou un objet encombrant* » (p. 4). Elle fournit des indications précises pour garantir l'accès aux constructions, notamment celles ouvertes au public, en réglant par exemple la conception des escaliers et des rampes. Elle précise aussi comment faciliter l'orientation au sein des bâtiments en gérant les contrastes, l'éclairage et le guidage tactile au sol.

2.2.3 RECOMMANDATIONS

Documentation de l'OFROU et de Mobilité piétonne Suisse

L'office fédéral des routes (OFROU) et l'association Mobilité piétonne Suisse collaborent régulièrement pour éditer des guides de recommandations à destination des communes et des professionnels.

Un ouvrage en particulier, « **Systèmes d'orientation piétons** » (2019), porte sur le jalonnement. Le document présente six cas pratiques suisses et contient un glossaire détaillé pour faciliter la communication entre les différents acteurs du projet. Il fournit des recommandations précises sur les thèmes suivants :

- Étapes de planification et réalisation
- Choix des destinations à signaler
- Balisage des itinéraires
- Types de supports (stèles, panneaux, écrans, etc.)
- Forme graphique (police d'écriture, pictogrammes, plans)

Il s'agit d'un ouvrage de référence qu'il est recommandé de consulter au démarrage d'un projet de jalonnement piéton.

Le guide « **Réseaux de cheminements piétons** » (2015) est dédié à la planification des réseaux piétons de manière globale. Il explicite les enjeux et caractéristiques propres à la mobilité piétonne, présente les éléments constitutifs du réseau et donne des recommandations pour formaliser et compléter celui-ci à l'aide de mesures ciblées. Il convient de le consulter dans le cadre de l'élaboration du plan directeur des chemins pour piétons (PDCP) ou de toute autre réflexion portant sur le réseau piéton de la commune : qualité, attractivité, vision d'ensemble à l'échelle de la commune ou d'un quartier, etc.

La publication de Mobilité piétonne suisse « **Quel panneau pour quel chemin ?** » (2015) donne des indications pour la mise en œuvre de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR). Le document présente les différents panneaux s'appliquant aux piétons et cyclistes ainsi que les principes pour leur installation. Ce guide date toutefois d'avant la révision partielle de l'OSR et ne fait donc pas mention des nouveaux panneaux indicateurs de direction (voir chapitre 2.2.1 Base légale).

À l'étranger

Le guide français du CERTU (Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), intitulé « **Piéton, usager des lieux publics : un jalonnement pour tous** » (édité en 2013), est une ressource qui aborde le balisage piéton sous l'angle de la perception humaine et de l'accessibilité. Le document décortique la manière dont les piétonnes et piétons s'orientent dans l'espace, afin d'en déduire des principes pour la conception d'une signalétique. Il fournit également des recommandations chiffrées et illustrées pour la forme graphique des panneaux.

Ce qu'il faut retenir :

- La **loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)** opère une distinction claire entre ces deux types de chemins et leurs fonctions respectives. La loi d'application cantonale LaLCPR précise que les communes sont normalement responsables de la signalisation des chemins pour piétons, tandis que le canton a la charge des chemins de randonnée pédestre.
- En vigueur depuis le 1er juillet 2026, une révision de l'**ordonnance fédérale sur la signalisation routière (OSR)** introduit de nouveaux panneaux pour les chemins pour piétons. Il s'agit notamment d'un panneau fléché indicateur de direction et d'une plaque de confirmation en forme de losange. Ces panneaux presque identiques à la signalétique pour les chemins de randonnée se distinguent par leur couleur blanche. Le panneau indicateur de direction est désormais obligatoire pour signaler les destinations (lieux et équipements) sur les réseaux de chemins pour piétons.
- Un système de balisage doit être **adapté aux personnes en situation de handicap**. La commune doit s'assurer que les panneaux sont lisibles pour le plus grand nombre et n'entravent la circulation des piétons (fauteuils roulants et poussettes, personnes malvoyantes, etc.). Il convient de se référer aux normes VSS concernant les dimensions et l'aménagement de voies piétonnes sans obstacles (normes 640 070 et 640 075).
- Il est recommandé à toute commune entamant un projet de signalétique piétonne de **consulter le guide de recommandations « Systèmes d'orientation piétons » (2019)** édité par l'office fédéral des routes (OFROU) et l'association Mobilité piétonne Suisse. À noter que ce guide date d'avant la révision partielle de l'OSR et ne fait donc pas mention des nouveaux panneaux indicateurs de direction.

3 LE JALONNEMENT PIÉTON À GENÈVE : ÉTAT DES LIEUX

3.1 Chemins de randonnée pédestre

Les chemins de randonnée pédestre correspondent au réseau d'itinéraires balisés destiné à la pratique de la randonnée à pied en Suisse. Ils sont reconnaissables à leur signalisation jaune, composée de panneaux indiquant les directions, les destinations et les temps de parcours.

Ce réseau est planifié et coordonné à l'échelle cantonale et nationale. Il comprend aussi bien des chemins situés en milieu bâti que des sentiers traversant des espaces agricoles, forestiers ou naturels. Les itinéraires peuvent emprunter des chemins publics existants, des routes forestières, des sentiers ou des tronçons spécialement aménagés pour la randonnée.

Les chemins de randonnée pédestre figurent notamment sur la plateforme SuisseMobile, qui recense les itinéraires officiels de mobilité de loisirs en Suisse. Ils bénéficient également de la protection prévue par la législation fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR et OCPR), laquelle impose aux cantons de préserver la continuité et la qualité du réseau.

Bien que les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre relèvent de la même loi fédérale (LCPR) et participent tous deux au réseau de mobilité piétonne, ils répondent ainsi à des fonctions distinctes :

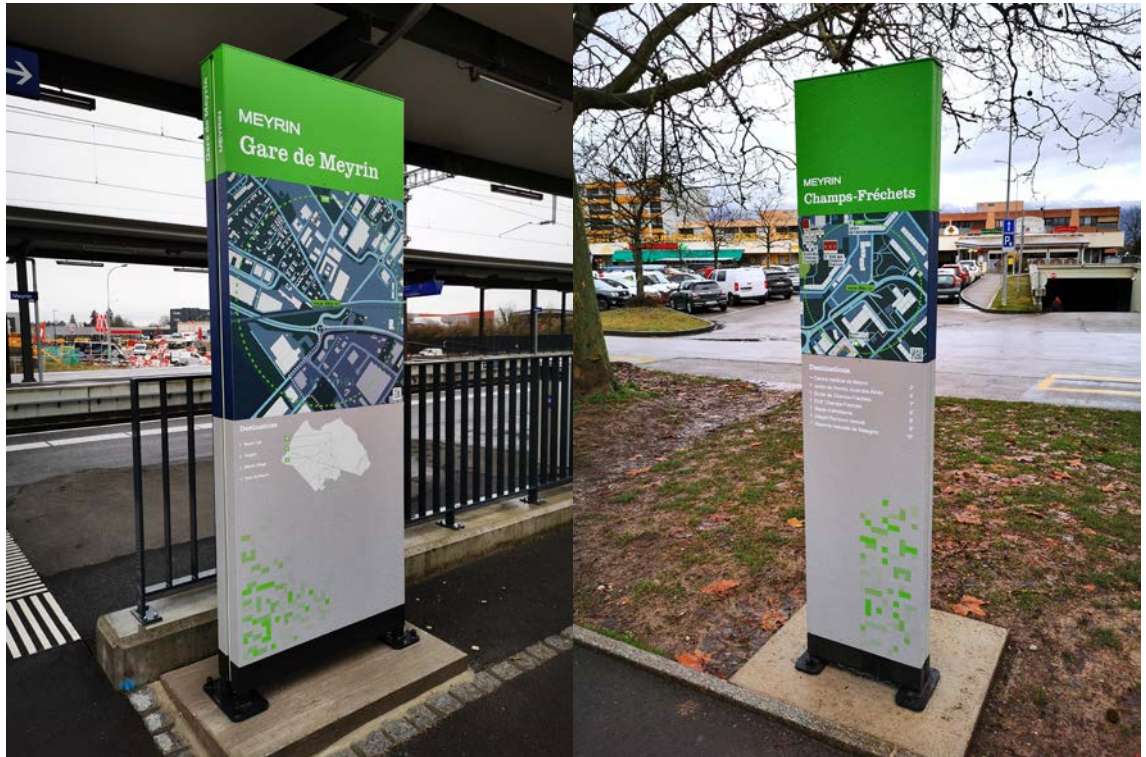
- **chemins de randonnée pédestre** : orientés prioritairement vers les activités de loisirs et de détente, ils se situent généralement hors des zones fortement urbanisées et visent à permettre la découverte du paysage, du patrimoine naturel et du territoire ;
- **chemins pour piétons** : assurent principalement les déplacements quotidiens à l'intérieur des localités.

Dans le canton de Genève, c'est l'association Genève Rando qui s'occupe de l'entretien et du balisage des chemins de randonnée pédestre sur mandat du Canton.

3.2 Synthèse des retours des communes et enseignements

Les 45 communes du canton de Genève ont été sollicitées par courriel en mars 2026 afin de recueillir leur retour d'expérience concernant le jalonnement piéton. Six d'entre elles ont indiqué avoir mis en place un balisage sur leur territoire.

Certaines communes disposent ainsi d'un balisage utilitaire fortement lié aux équipements de transport et de quartier, tandis que d'autres se distinguent par des jalonnements purement thématiques (promenade nature et patrimoine). À noter que les nouveaux panneaux blancs de l'OSR (voir chapitre 2.2.1) reprennent aujourd'hui la fonction du balisage de type utilitaire.



Totem de balisage utilitaire à Meyrin (Ville de Meyrin)

(gauche) Panneaux indicateurs de destinations de type utilitaire / équipements à Plan-les-Ouates (Commune de Plan-les-Ouates),

(droite) Panneaux indicateurs de destinations de type utilitaire à Confignon (Commune de Confignon)



Pour les exemples de balisage thématique, se référer au chapitre 4.5.2.

4 LE JALONNEMENT PAS À PAS

Ce chapitre propose une marche à suivre pour la mise en œuvre d'un projet de jalonnement piéton communal. Chaque sous-chapitre se réfère à une étape de travail.

Depuis le 1^{er} juillet 2026, les **nouveaux panneaux indicateurs de direction selon l'OSR** (voir chapitre 2.2.1) sont obligatoires pour signaler des destinations (noms de localité, lieux touristiques, équipements publics, etc.). Toute commune souhaitant mettre en place un balisage utilitaire devra utiliser ce type de panneau. Les communes sont toujours libres de compléter la signalétique officielle par des totems ou panneaux portant sur un thème spécifique : par ex. pour un parcours de loisirs axé sur la nature et le patrimoine, un jalonnement spécial familles ou personnes à mobilité réduite, etc.

Le processus décrit dans ce chapitre se concentre sur la mise en place de panneaux selon l'OSR, qui correspondent au jalonnement utilitaire de base. Pour les communes souhaitant aller plus loin, la rubrique « le pas en + » fournit des indications relatives à la réalisation d'un jalonnement thématique hors application de l'OSR. Ce type de signalétique n'étant pas défini sur le plan légal, la marge de manœuvre des communes est plus importante pour la conception des supports. Toutefois, pour de nombreuses étapes de travail, la marche à suivre est très similaire.

4.1 Organiser le suivi du projet

Un système de jalonnement piéton consiste en une intervention et modification de l'espace public. Un nombre important de personnes et d'acteurs seront indirectement ou directement concernés par une telle installation. C'est pourquoi un projet de jalonnement requiert des connaissances et compétences pluridisciplinaires. Afin de garantir sa réussite, il est essentiel de mettre en place une gouvernance claire à l'interne, ainsi qu'une communication anticipée avec les acteurs externes concernés.

4.1.1 GOUVERNANCE

La gestion d'un projet de jalonnement nécessite l'implication de plusieurs **services communaux**, dans le but de couvrir plusieurs aspects techniques et sécuritaires :

- Service de l'urbanisme / aménagement / mobilité : pour la cohérence du réseau
- Service de la voirie / travaux publics : pour les contraintes techniques de pose et d'entretien
- Service des affaires sociales : pour intégrer les besoins de la population (personnes âgées, enfants, familles)
- Service de la culture : pour mettre en valeur le patrimoine et les institutions locales
- Service de la promotion économique : pour renforcer l'attractivité de la commune
- Service de l'environnement / nature : pour mettre en valeur le patrimoine paysager et naturel local et anticiper les éventuels conflits d'usage
- Police municipale / service de sécurité : pour la gestion du trafic et la sécurité routière

Selon le programme de législature et les objectifs de promotion et de développement communal, le conseil administratif peut être impliqué de manière rapprochée et participer aux séances de travail.

Pilotage : La première étape consiste à désigner un ou une chef-fe de ce projet. Il s'agit d'identifier, sur la base des objectifs du projet (voir chapitre 4.2), lequel des services cités ci-dessus est le plus pertinent pour la direction des opérations et pour participer aux discussions et validations.

Groupe technique : La constitution d'un groupe technique interservices permet de couvrir l'ensemble des enjeux identifiés au chapitre 4.2. Selon les besoins, il peut s'adjoindre les compétences de spécialistes externes (bureau d'urbanisme, architecte-paysagiste et/ou de mobilité, designer graphique, professionnels de la signalétique). Il siège généralement de manière

régulière (tous les 1-2 mois environ) tout au long du processus de projet.

Autorités communales : Il est essentiel d'informer le conseil administratif et le conseil municipal de manière transparente et régulière afin d'anticiper les validations nécessaires au projet.

Participation citoyenne : Il est recommandé de consulter les futurs usagers et les acteurs locaux pour confronter le concept aux réalités du terrain. Ceci peut être fait par le biais d'un questionnaire envoyé à l'ensemble de la population ou bien en constituant un groupe d'acteurs représentatifs des usagers pour accompagner le projet. Ce groupe, formé par la commune, peut inclure des représentants des commerçants, des institutions culturelles et touristiques, des associations locales et des partis politiques, ainsi que des associations de mobilité et des faïtières représentant les personnes à mobilité réduite (PMR) ou les personnes âgées. Les usagers sont avant tout consultés aux étapes suivantes : définition des besoins et des objectifs, choix de la localisation des panneaux, choix du contenu et, hors jalonnement OSR, du design des panneaux.

Démarche de suivi : Les personnes changent, le jalonnement reste en place. L'implication de plusieurs services permet de garantir une connaissance partagée du projet au sein de l'administration communale. Celle-ci s'avère particulièrement utile pour planifier l'entretien et la mise à jour future du balisage. La rédaction et la tenue d'un document de référence interne permettent également de conserver l'ensemble des informations relatives au projet et d'assurer le monitoring

4.1.2 COORDINATION AVEC LES ACTEURS EXTERNES

Office cantonal des transports (OCT) : Le jalonnement piéton s'inscrivant dans une politique cantonale globale et nécessitant une autorisation de construire, une coordination régulière avec l'OCT est souhaitée. Informer l'OCT en amont sur les objectifs et la démarche du projet permet d'obtenir des recommandations ciblées pour anticiper les préavis des services techniques cantonaux.

Communes limitrophes : Si la commune partage une centralité ou des itinéraires continus avec des localités limitrophes, une collaboration intercommunale s'avère pertinente. S'accorder avec les communes voisines sur les destinations à indiquer permet d'offrir au piéton un réseau cohérent, lisible et sans rupture d'information.

Transports publics : Si le projet de jalonnement prévoit l'installation d'une signalisation aux arrêts de transport publics et/ou aux abords de la gare, il est recommandé de contacter les TPG ou respectivement les CFF au plus tôt dans le processus. Il s'agit d'éviter la multiplication des panneaux aux arrêts des transports publics et de les placer de manière judicieuse, afin de garantir une orientation efficace et une circulation sans obstacles.

Genève Rando : L'association Genève Rando s'occupe de l'entretien, du balisage et de la promotion des chemins de randonnée pédestre (panneaux jaunes) dans le canton de Genève. Selon les besoins du projet de jalonnement, il peut être intéressant de les contacter afin de mutualiser certains supports. Les nouveaux panneaux pour les chemins pour piétons 4.52.1 et 4.52.5 introduits dans l'OSR (voir chapitre 2.2.1 Base légale) étant très similaires à ceux pour les chemins de randonnée, il peut être intéressant de faire appel à leur expertise et à leur retour d'expérience concernant la conception, la pose et l'entretien.

4.2 Analyser les besoins

Avant de se lancer dans la conception d'une signalétique, il est nécessaire de dresser un état des lieux de la situation existante et de se poser les bonnes questions. Une check-list est proposée ci-après :

De quelle signalétique dispose déjà votre commune ?

Il convient de relever tous les panneaux existants et de les documenter à l'aide de photos et de cartes. Même si la signalétique déjà en place ne correspond pas aux chemins pour piétons tels que définis dans l'art. 2 LCPR, elle permet d'avoir une vue d'ensemble des informations à destination des piétons : chemins de randonnée (panneaux jaunes), itinéraires nationaux / cantonaux / locaux (Suissemobile, St-Jacques de Compostelle), gare, destinations touristiques, parcours nature et santé (parcours Vita), etc. La commune peut ainsi décider de refaire la signalétique existante pour l'intégrer dans le nouveau concept de jalonnement, de la laisser telle quelle ou de la retirer afin d'éviter une surcharge d'informations. De plus, une mutualisation des infrastructures (mâts de signalisation) pourra être envisagée.

Quels sont les impératifs et objectifs de développement de la commune ?

Le projet de jalonnement doit au minimum respecter les planifications communales en vigueur. Il est notamment nécessaire d'assurer une bonne coordination avec le plan directeur communal (PDCom) et le plan directeur des chemins pour piétons (PDCP), si disponible. Le concept de jalonnement peut s'appuyer sur les constats et les lignes directrices relatifs à l'orientation et la signalétique, la lisibilité et la promotion du territoire, la qualité des espaces publics, etc. Le projet peut également s'inscrire dans d'autres stratégies communales et contribuer à l'atteinte d'objectifs plus larges : politiques publiques relatives aux seniors, aux familles, aux habitants d'un nouveau quartier, à la promotion économique et culturelle, à la mise en valeur du patrimoine, à la sensibilisation à la nature et à la biodiversité, etc. Une coordination avec le programme de législature et avec les autres services communaux permet d'identifier les synergies potentielles.

Quels sont les besoins constatés sur le terrain ?

Il est rare qu'une commune ne reçoive jamais de commentaires sur ses équipements. Que disent les habitants, les visiteurs et les commerçants des infrastructures communales ? Quels sont les retours sur la qualité de l'espace public ? Où les personnes ont-elles du mal à s'orienter, quelles destinations sont difficiles à trouver, quelles sont les questions, plaintes, souhaits récurrents ? Il convient d'étudier si certaines de ces thématiques peuvent être traitées dans le cadre d'un projet de signalétique. Là encore, une bonne coordination avec les autres services communaux est essentielle et un processus participatif ou la consultation d'associations de quartier / liées à un équipement spécifique peuvent être très riches d'informations.

4.3 Préciser les objectifs

4.3.1 PUBLIC CIBLE (POUR QUI ?)

Les panneaux selon l'OSR s'adressent à l'ensemble de la population. Dans la pratique, les utilisateurs sont principalement des personnes ne connaissant pas ou peu le territoire communal et ayant besoin d'être orientées : les « primo-arrivants » (nouveaux habitants) et les « individus extra-muros » (personnes s'y rendant ponctuellement).

Le pas en + : Selon les objectifs de la commune, le projet de jalonnement peut chercher à s'adresser à un groupe de population en particulier : touristes, familles, personnes âgées, personnes à mobilité réduite (PMR), etc.

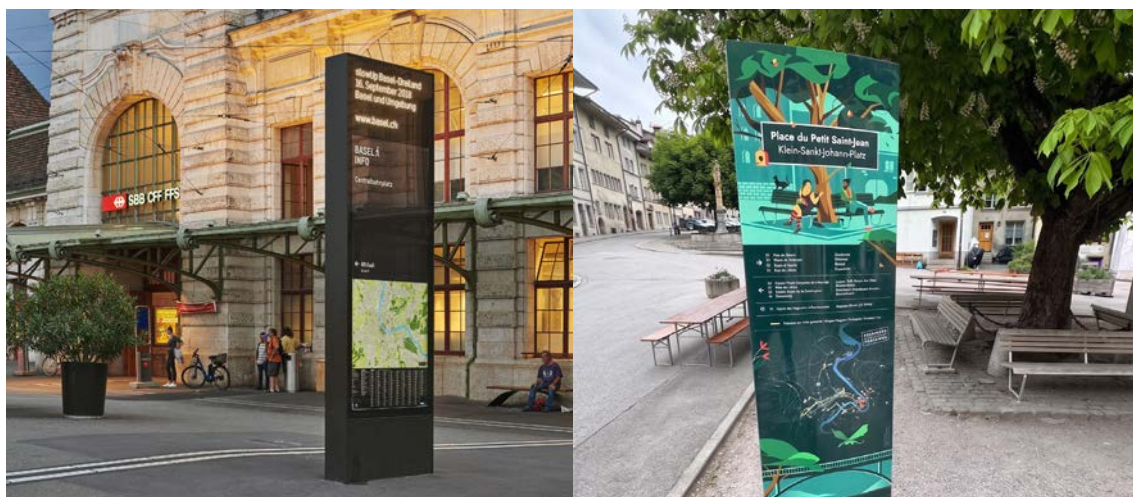
4.3.2 LIEUX DE PRISE EN CHARGE (DEPUIS OÙ ?)

Les lieux de prise en charge sont les endroits où le piéton a besoin d'être orienté. C'est là qu'une signalétique sera posée afin de guider les piétons vers les lieux de destination.

Il faut dans un premier temps identifier ces emplacements. Il s'agit a minima des points d'arrivée sur le territoire communal : principaux arrêts des transports publics (gares, tram, bus), grands parkings et centralités (place centrale, rue commerçante, etc.). Un retour d'expérience des différents services communaux, mais aussi des usagers, acteurs et associations locales s'avère particulièrement utile pour identifier les lieux de prise en charge (voir les catégories groupe technique et groupe d'accompagnement au chapitre 4.1.1).

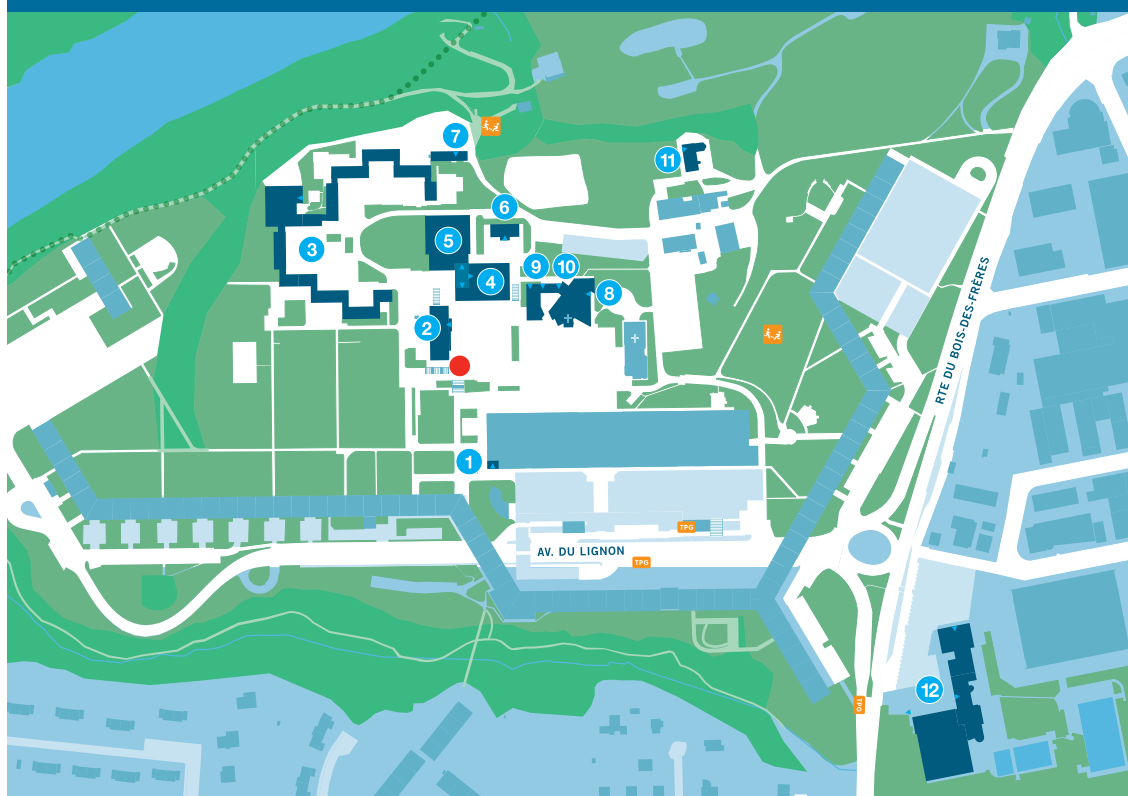
Le pas en + : Afin de proposer une signalétique et des destinations qui répondent de manière ciblée aux besoins des usagers, il est possible de distinguer les lieux de prise en charge :

- **Les lieux de prise en charge primaires** sont des lieux particulièrement centraux à l'échelle de la commune. Ils sont fréquentés par davantage de personnes, dont des extra-muros. Par conséquent, ces lieux peuvent accueillir une information globale et complète (par ex. avec une carte), et indiquer un nombre important de destinations.
- **Les lieux de prise en charge secondaires** sont des lieux de plus petite envergure, où les piétons sont plutôt des résidents locaux (par ex. entrée, place de quartier). Ils accueillent des informations davantage axées sur les besoins des habitants, par ex. vers les équipements publics.



(gauche) Totem d'information du projet Basel Info devant la gare de Bâle (Canton de Bâle-Ville).
(droite) Totem d'information sur une place publique (Fribourg Tourisme et Région).

Le Lignon



- 1 Local du Contrat de Quartier d'Aire-Le Lignon
- 2 EVE Lignon
- 3 Écoles du Lignon
Salles de sport
Salles de rythmique
- 4 Salle des fêtes du Lignon
- 5 Centre sportif du Lignon
- 6 Centre de loisirs «La Carambole»

- 7 Jardin Robinson du Lignon
- 8 Centre de Quartier du Lignon
- 9 Boutique «2000 du déjà porté»
- 10 Ludothèque «L'Arbre à Jouets»
- 11 Maison du «Vieux-Lignon»
- 12 Piscine et minigolf du Lignon
Service des sports
Boulodrome

 Vous êtes ici

*Panneau d'information renseignant sur les équipements d'un quartier à Vernier (Ville de Vernier).
Note : Ce type d'information correspond typiquement à un lieu de prise en charge secondaire.*

4.3.3 LIEUX DE DESTINATIONS (VERS QUOI ?)

Il s'agit de recenser et de catégoriser les lieux vers lesquels on souhaite guider le public.

L'OSR révisée (voir chap. 2.2.1) ne mentionne pas directement le type de destination pris en charge par les nouveaux panneaux blancs. Les exemples et symboles listés en annexe de l'OSR font néanmoins référence à des noms de localités, à des équipements publics (notamment sportifs) et/ou des destinations touristiques. La norme VSS 640 827, d'où provient ce type de panneaux à l'origine, se concentre sur la signalisation touristique et identifie les types de destination suivantes :

7. Indicateurs de direction [extrait]

Les indicateurs de direction contiennent un ou plusieurs symboles [...] de lieux culturels, ainsi que d'éventuelles inscriptions. Les indicateurs de direction indiquent le chemin conduisant à des équipements d'intérêt touristique incontestable, à des destinations locales importantes ou à des lieux culturels d'intérêt suprarégional, qui constituent le but d'un grand nombre de touristes ne connaissant pas les lieux. Si ni un symbole, ni une silhouette n'existe pour un équipement ou un lieu culturel, on utilisera une inscription. Pour distinguer des équipements similaires, des inscriptions complémentaires sont admises.

Il convient néanmoins de rappeler que les nouveaux panneaux ne sont pas uniquement destinés aux touristes. Selon l'OSR (art. 54b, al.1), ils sont applicables aux chemins pour piétons visés à l'art. 2 LCPR. Ceux-ci « *desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les jardins d'enfants et les écoles, les arrêts des transports publics, les établissements publics, les lieux de détente et les centres d'achat.* » (art. 2, al. 3 LCPR). C'est pourquoi il est également important de prendre en compte les besoins de la population locale et d'indiquer des destinations d'utilité publique (par ex. mairie, bibliothèque, établissement de soins).

Ainsi, il est recommandé aux communes de se concentrer sur les catégories de destinations suivantes :

- **Les équipements et services publics** : par ex. mairie, poste, police, clinique, bibliothèque, école, maison de quartier, espace vert, centre sportif, etc.
- **Les institutions / lieux très fréquentés** : Ils peuvent être d'importance publique et/ou touristique, par ex. musée, monument historique, point de vue panoramique, centre commercial, centre culturel, etc.
- **Les repères spatiaux et pôles de mobilité** : par ex. place centrale, centre historique, gares, parkings et arrêts de transports publics majeurs.

Les hôtels, restaurants et commerces privés changent fréquemment de nom ou d'activité, ce qui peut engendrer des coûts logistiques d'entretien et de mise à jour importants. Il n'est par conséquent pas recommandé de les inclure dans un projet de signalétique. De manière générale, il est préférable de nommer les destinations par leur programme (ex. musée, centre d'exposition, camping) plutôt que par leur nom officiel.

L'objectif pour les communes n'est pas d'indiquer toutes les destinations potentielles, mais de retenir celles qui sont les plus pertinentes pour le projet de jalonnement. Une sélection limitée se montrera plus qualitative sur le long terme : elle permet d'éviter une surcharge d'informations, de maintenir la lisibilité de l'espace public et de faciliter l'entretien et la mise à jour des panneaux.

L'organisation d'un moment de réflexion commun entre les différents services communaux, mais aussi avec des usagers et acteurs locaux peut être particulièrement utile pour identifier et hiérarchiser les destinations potentielles (voir les catégories groupe technique et groupe d'accompagnement au chapitre 4.1.1).

Le pas en + : Le balisage peut inclure d'autres types de destinations en adéquation avec le public cible et les objectifs poursuivis par la commune : WC publics, place de jeux, espaces de fraîcheur, parcours local axé sur le patrimoine naturel ou culturel, etc. Certaines destinations ne seront toutefois pas prises en charge par les panneaux selon l'OSR (typiquement les parcours et balades thématiques) et devront faire l'objet d'une signalétique propre.



Carte des destinations retenues dans le cadre de la signalétique intercommunale de l'Ouest lausannois (Ouest lausannois). Note : Cette carte ne présente ni les itinéraires ni les lieux de prise en charge, mais met en avant l'interconnexion entre les destinations en indiquant les temps de marche.

4.4 Se donner les moyens

Un jalonnement piéton est un investissement. Pour développer une signalétique qui réponde aux besoins des usagers et apporte une réelle plus-value à l'espace public, le budget ne doit pas se limiter à la fabrication de panneaux.

La planification financière doit prendre en compte les postes de dépense suivants :

- **Conception de la signalétique** : La consultation de différents services et acteurs implique une démarche itérative. La construction d'un consensus sur le contenu, la localisation et la forme de la signalétique nécessitera un nombre d'échanges importants pour lesquels un budget suffisant est à prévoir.
- **Autorisation de construire et adaptations au projet** : Il se peut que le projet doive être modifié sur la base des préavis des services techniques cantonaux. Une coordination en amont avec les principaux services concernés, notamment l'OCT, permet d'anticiper ces demandes.
- **Prestataire externe pour la phase de planification** : Selon les besoins, la commune peut faire appel à un bureau d'urbanisme et/ou de mobilité pour la planification du jalonnement. Celui-ci accompagnera la commune dans l'analyse des besoins, la précision des objectifs et l'identification des itinéraires à baliser.
- **Prestataire externe pour la conception de la signalétique** : Selon les besoins, la commune peut faire appel à un bureau de communication / design graphique pour concevoir la signalétique, en complément des panneaux OSR de direction (identité visuelle, typographie, couleur, pictogrammes, etc.)
- **Prestataire externe pour la réalisation et l'installation** : Dans tous les cas, il faudra fabriquer et installer les éléments du jalonnement. Cette étape requiert les services d'une entreprise agréée par l'Etat (liste disponible sur demande auprès de l'OCT).
- **Mise à jour et entretien** : Il convient de prévoir une enveloppe budgétaire pour l'entretien des éléments et la commande de pièces de rechange ou déplacement impliquant des modifications ou nouveaux supports.

Participation cantonale aux frais

Il n'existe à ce jour aucune subvention pour la réalisation d'un jalonnement communal. L'État prend néanmoins en charge les coûts de réalisation, de pose et d'entretien des éléments sis sur le domaine public cantonal.

4.5 Élaborer un concept de signalétique

4.5.1 ITINÉRAIRES

Une fois les destinations et les principaux lieux de prise en charge choisis, il convient de définir quels itinéraires seront indiqués aux piétons. Les principes suivants sont à prendre en compte :

- **Choisir le chemin le plus adapté** : Il est rare qu'il n'existe qu'un seul chemin pour arriver au bon endroit, et le chemin le plus court n'est pas toujours le plus adapté. Les parcours simples et intuitifs, avec un nombre limité de carrefours et de changements de direction, sont à privilégier. Ceci permet aussi de rationaliser le nombre de panneaux nécessaires par itinéraire.
- **Privilégier la sécurité et le confort** : L'itinéraire devrait idéalement passer par des zones piétonnes ou des zones à trafic modéré (20 ou 30 km/h). Là où cela n'est pas possible, les chemins signalés doivent être équipés de trottoirs suffisamment larges (minimum 2m). Il convient d'éviter de diriger les piétons vers de grands axes routiers ou des lieux anxiogènes, même si cela implique un léger détour.
- **Garantir l'accessibilité** : L'accessibilité doit être garantie pour les personnes à mobilité réduite (PMR), dont les personnes avec une poussette ou un bagage. Si l'itinéraire principal comporte des obstacles infranchissables pour certains usagers (comme des escaliers ou de fortes pentes > 6% ou 12% avec palier et main-courante), des itinéraires alternatifs sans obstacles doivent impérativement être mis à disposition et signalés de manière claire. Idéalement, ces parcours doivent offrir des assises relais régulières.
- **Mettre le territoire en valeur** : Le tracé des itinéraires peut également servir d'outil de développement local. La signalétique peut guider les piétons à travers les rues commerçantes, longer les monuments culturels, historiques ou naturels et faire ainsi découvrir et activer les lieux les plus qualitatifs de la commune.

Le choix des itinéraires doit être documenté sur un plan, notamment afin d'identifier les endroits où la pose de panneaux sera nécessaire. Outre les panneaux « de départ » présents aux lieux de prise en charge principaux, une signalétique doit accompagner le piéton jusqu'à sa destination. Il convient de distinguer deux types de panneaux de jalonnement :

- **Panneaux relais** : Ces panneaux sont présents aux carrefours et intersections où les usagers doivent prendre des décisions d'itinéraire. Dans le cadre d'une signalétique OSR, ces panneaux sont identiques aux panneaux posés aux lieux de prise en charge principaux. Si la commune développe un concept de signalétique hors OSR, un support différent peut être employé (par ex: stèle avec carte aux lieux de prise en charge principaux et panneaux fléchés aux lieux de prise en charge secondaires).
- **Plaque de confirmation** : Les nouveaux panneaux introduits par l'OSR comprennent une plaque de confirmation. À l'image de celles utilisées pour la randonnée pédestre, celle-ci ne mentionne aucune destination, mais sert à confirmer au piéton qu'il est sur le bon itinéraire. Alors que les panneaux indicateurs sont principalement utilisés aux carrefours et intersections, et peuvent indiquer plusieurs itinéraires et directions différentes, les plaques de confirmation servent à marquer des tronçons linéaires. Elles sont utilisées lorsqu'il n'y a qu'un seul itinéraire à indiquer. « *Ces signaux et des flèches de direction peuvent en outre être peints sur des objets situés le long du chemin, tels que des blocs de pierre, des arbres ou des poteaux* » (art. 54b, al. 4 OSR). Si la commune développe un concept de signalétique hors OSR, un support différent peut être employé.

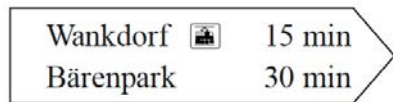
4.5.2 TYPES DE SUPPORTS

Panneaux et plaques OSR

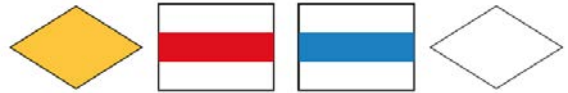
Depuis le 1^{er} juillet 2026, les nouveaux panneaux pour chemins pour piétons de l'OSR (voir chapitre 2.2.1) sont obligatoires pour signaler les destinations suivantes : équipements et services publics, institutions et/ou lieux très fréquentés, repères spatiaux et pôles de mobilité (voir aussi chapitre 4.3.3).

L'OSR révisée prévoit ainsi trois types de panneaux :

- **Panneau indicateur de direction** (Art. 54b, al. 1). Ce panneau prend la forme d'une flèche blanche avec des inscriptions en noir. Il a pour fonction d'indiquer la direction à suivre pour atteindre une destination. Il s'agit du seul panneau dont l'usage est obligatoire. Les exigences et options concernant son contenu et dimensionnement sont détaillées dans le chapitre 2.2.1.
- **Plaque de confirmation** (Art. 54b, al. 4). Ce panneau prend la forme d'un losange blanc avec une bordure noire. Il a pour fonction d'indiquer à l'usager qu'il se trouve sur un itinéraire balisé. Son usage est facultatif. Il peut être utilisé comme plaque physique ou être peint « *sur des objets situés le long du chemin, tels que des blocs de pierre, des arbres ou des poteaux* » (art. 54b, al. 4). Les exigences concernant son dimensionnement sont détaillées dans le chapitre 2.2.1.
- **Panneau d'information** (Art. 54b, al. 5). Il est précisé que des panneaux d'information « *concernant notamment le parcours et les exigences particulières liées à l'utilisation des chemins peuvent être placés aux emplacements des indicateurs de direction* » (Art. 54b, al. 5). L'usage de tels panneaux est facultatif. Outre la surface maximale autorisée pour de la publicité (voir chap. 2.2.1), il n'existe pas d'exigences particulières concernant son contenu et son dimensionnement. Ce panneau peut typiquement être utilisé pour afficher une carte des itinéraires balisés et informer les usagers sur les caractéristiques du parcours.



4.52.1 Indicateur de direction pour réseaux de chemins pour piétons (exemple)
(art. 54b)



4.52.5 Plaque de confirmation destinée aux chemins pour piétons et aux chemins de randonnée pédestre (exemple)
(art. 54b)

Exemples de représentation des nouveaux panneaux selon l'OSR révisée (OSR, annexe 2)



Panneaux indicateurs de direction à Berne (urbaplan). Note : Ces panneaux ont été réalisés avant l'entrée en vigueur de la révision de l'OSR. Ils se rapprochent toutefois fortement des nouveaux panneaux indicateurs.

Autres types de supports

Si la commune souhaite mettre en place un balisage thématique non réglé par l'OSR, elle pourra développer son propre concept de signalétique. Les panneaux non soumis à l'OSR concernent généralement les parcours et promenades à thème (patrimoine, nature, etc.), mais ils peuvent aussi renseigner sur les équipements publics dans un quartier ou un lieu donné. Les principaux types de supports utilisés sont les suivants :

- **Les stèles ou totems** : Ce sont des supports étroits et hauts, avec ou sans pieds. Prenant peu d'emprise au sol, ils sont parfaitement adaptés pour accueillir des informations riches et complexes, comme des listes de destinations ou des plans de localité. C'est un support particulièrement flexible, offrant une grande variété de matériaux et de design possibles.
- **Les panneaux d'information** : À la différence des stèles, ces supports sont plutôt larges et exigent davantage d'espace au sol. Ils ont par conséquent un plus grand impact sur l'espace public et peuvent entraver la vue.
- **Les panneaux fléchés (ou mâts)** : Ils peuvent indiquer la direction à suivre à 360°. Ils ne conviennent en revanche que pour un volume restreint d'informations. Leur ergonomie présente également des désavantages pour les personnes malvoyantes ou en fauteuil roulant, qui peuvent être gênées par la distance de lecture.
- **Le marquage au sol ou en façade** : Il est adapté uniquement pour des quantités réduites d'informations, par exemple pour des plaques de confirmation (voir chap. 4.5.1) ou le jalonnement d'un itinéraire particulier (ex: chemin de Saint-Jacques de Compostelle). La lisibilité d'un marquage au sol peut être rapidement entravée (conditions météorologiques tel que neige et feuilles mortes, attroupements de piétons, etc.). Ce type de balisage peut néanmoins apporter une dimension ludique à un parcours à thème, en ayant recours à un symbole récurrent.
- **Les écrans et dispositifs digitaux** : Ces supports permettent une actualisation en continu des informations et une adaptation aux nouveaux besoins des usagers. Cependant, l'évolution rapide des technologies rend leur durée de vie plutôt courte. Ils exigent également d'importantes ressources financières et humaines pour la mise à jour des logiciels ainsi que pour l'entretien physique. Pour faire le pont entre le monde physique et le numérique, des codes QR intégrés à la signalétique sont à privilégier.

Quel que soit le type de support retenu par la commune, il convient de veiller au respect des normes concernant l'accessibilité et l'absence d'obstacles dans l'espace public (voir chap. 2.2.2)



(gauche) Plaques de confirmation du projet Basel Info jalonnant des parcours de promenades urbaines (Canton de Bâle-Ville)

(droite) Plaque de jalonnement du chemin de Saint-Jacques de Compostelle, emplacement inconnu (« Système d'orientation piéton » (2019) Mobilité piétonne / OFROU)

Exemples de panneaux relatifs à des parcours à thèmes non soumis à l’OSR :



Totems et informations concernant des promenades thématiques à Confignon (Commune de Confignon) © Sven Högger



Panneaux d’information et carte relatifs à un parcours à thème (Ville de Vernier) ©DR



CŒUR DE à 15' VILLE



OUCHY PLACE DE LA GARE

- 15 minutes
- 1.1 km
- ↑ + 69 m
- Parcours à choix,
avec ou sans escalier

L'itinéraire qui débute ici vous permet de rejoindre le centre-ville à pied en 15 minutes. Pour suivre ce parcours à la fois direct, confortable, attractif et aussi possible sans marches d'escalier, il suffit de vous orienter à l'aide des flèches qui jalonnent le chemin. D'autres itinéraires lausannois de ce type sont balisés avec la même signalétique à travers des rues à faible trafic motorisé. Ils sont tous agrémentés d'assises accueillantes pour faire une pause au gré de ses envies.

Pour ce trajet entre Ouchy et la place de la Gare, vous avez tout d'abord le choix entre deux itinéraires avec ou sans marches d'escalier, à travers des espaces à l'atmosphère apaisée. Cheminez ensuite en ligne droite sur la verdoyante promenade piétonne de la Ficelle, avec comme toile de fond le plus souvent des maisons du début du siècle dernier. À la suite, empruntez alors le charmant chemin des Délices se faufilant le long des voies du métro. En haut de cet agréable chemin piétonnier, vous n'avez plus, pour rejoindre la gare, qu'à traverser le boulevard de Grancy garni d'immeubles aux belles façades.

Nous vous souhaitons de belles découvertes sur ce cheminement de proximité, vers un cœur de ville à portée de pas.



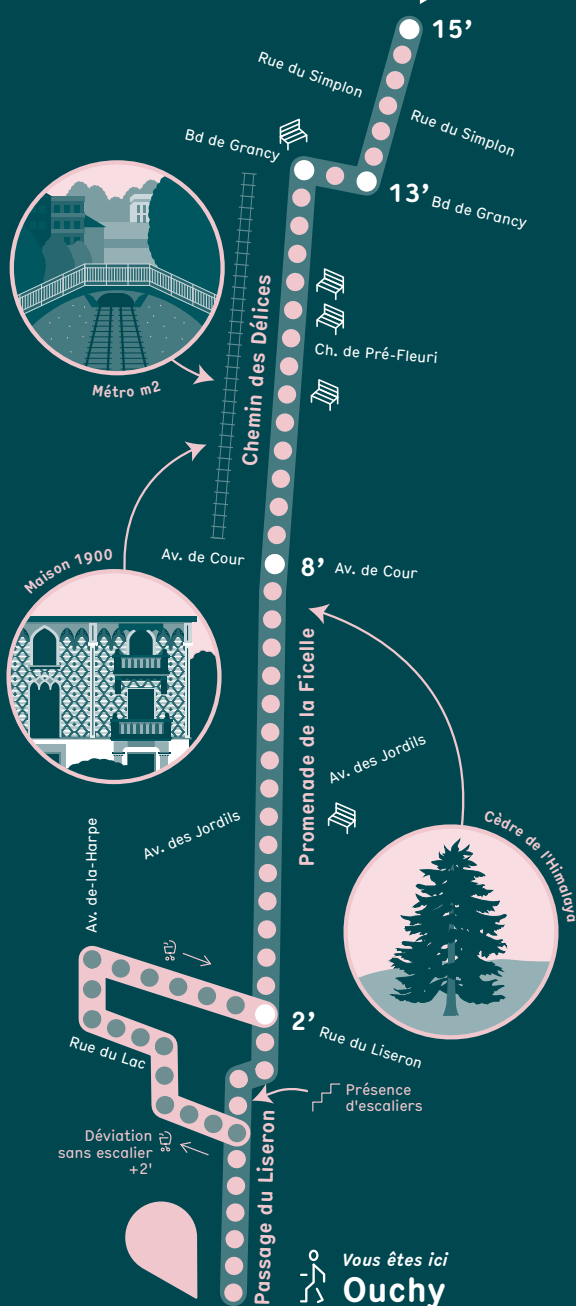
C'EST PARTI !



Retrouvez les différents itinéraires sur www.lausanne.ch/coeurdeville ou directement grâce au QR code ci-contre.

Votre destination

Place
de la Gare



Ville de Lausanne

Panneau d'information renseignant sur une balade à Ouchy (Ville de Lausanne)

4.5.3 CONTENU

Panneaux et plaques OSR

Les exigences relatives au contenu et au dimensionnement des panneaux soumis à l'OSR sont détaillées dans le chapitre 2.2.1. En ce qui concerne le graphisme et les matériaux, il convient de se référer à l'OSR et au prestataire externe qui réalisera les panneaux (entreprise agréée par l'État, liste disponible sur demande auprès de l'OCT).

Autres types de supports

Un balisage thématique, bien que non soumis à l'OSR, doit tout de même répondre à certaines qualités graphiques et techniques :

Qualités graphiques

- La signalétique doit fournir des **informations simples et en quantité limitée**. Il s'agit d'éviter une surcharge visuelle pouvant rebuter l'utilisateur. Le vocabulaire doit être simple et accessible pour les personnes ayant des difficultés de lecture et pour celles dont le français n'est pas la langue maternelle.
- Pour garantir la **lisibilité** par tous, y compris les personnes malvoyantes, il est fortement recommandé d'utiliser des typographies simples, sans empattement (sans serif), d'éviter l'italique et de réserver les majuscules aux débuts des phrases ou des mots. Le contraste visuel est primordial : les textes clairs (ou blancs) sur un fond sombre (comme le gris ou l'anthracite) sont à privilégier, car ils limitent l'éblouissement tout en offrant un excellent contraste.
- Les **symboles et pictogrammes** viennent renforcer la lisibilité des informations. Ils sont en outre essentiels pour s'affranchir de la barrière de la langue et aider les personnes ayant des déficiences cognitives. Leurs représentations doivent rester simples et classiques afin d'être comprises par le plus grand nombre.
- Les **flèches** doivent aussi adopter une forme plutôt simple et classique. L'orientation « en haut » (tout droit), « à gauche » et « à droite » est univoque, mais les flèches obliques ou pointant « en bas » doivent être employées avec une grande précaution pour éviter toute confusion.
- Les **plans** offrent une vue d'ensemble du territoire et permettent également de s'orienter en tant que piéton. Ils aident l'utilisateur à prendre des décisions d'itinéraire et à se forger sa carte mentale. Néanmoins, les plans représentent une vision plutôt abstraite de la réalité (en deux dimensions, à vol d'oiseau) et leur lecture n'est pas aisée pour tout le monde. Il est recommandé de les orienter dans le sens du regard (du point de vue du lecteur) et non vers le nord. Ils devraient aussi clairement indiquer **l'emplacement du lecteur** ("Vous êtes ici"). L'intégration d'éléments de repère en trois dimensions (bâtiments ou monuments clés) rend la lecture beaucoup plus intuitive. L'usage de plans est particulièrement intéressant aux points d'entrée sur le territoire communal (gare, arrêts principaux des transports publics, place centrale) ou en entrée de quartier.

4.6 Mandater un prestataire externe

Panneaux et plaques OSR

Une fois le nombre et le contenu des panneaux définis, la commune doit mandater un prestataire externe pour leur réalisation. Pour les panneaux soumis à l'OSR, le prestataire doit être agréé par l'État. Une liste d'entreprises reconnues est disponible sur demande auprès de l'OCT.

Autres types de supports

Pour la réalisation d'un balisage non soumis à l'OSR, il est recommandé aux communes de se faire accompagner dès les premières étapes du projet. La mise en place d'une signalétique piétonne requiert une expertise dans de nombreux domaines, répartis entre la planification, la conception et la réalisation : urbanisme et paysage, aménagement de l'espace public, design graphique, réalisation, pose et entretien technique, etc. Les différents postes de dépense à prévoir sont listés dans le chapitre 4.4.

Marchés publics

Quel que soit le type de support choisi, la commune doit respecter les prescriptions relatives aux marchés publics. Il convient de se référer à l'Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP) et au Règlement genevois sur la passation des marchés publics (RMP). Les valeurs seuils énoncées ci-dessous concernent les prestations de service (ex. : bureau de communication ou d'urbanisme) et les fournitures (ex. : panneaux OSR, totems thématiques) :

- pour un marché en dessous de 300'000 CHF HT pour les fournitures et jusqu'à 150'000 CHF HT pour les services, le mandat peut être délivré en gré à gré de manière directe à l'entreprise souhaitée,
- pour un marché en dessous de 500'000 CHF HT pour les fournitures et jusqu'à 250'000 CHF HT pour les services, la commune doit inviter au minimum trois entreprises concurrentes à remettre une offre,
- au-delà de 500'000 CHF HT pour les fournitures et 250'000 CHF HT pour les services, la commune doit lancer un appel d'offres public, publié sur la plateforme officielle SIMAP et dans la feuille d'avis officielle. Toute entreprise compétente peut soumettre une offre.

4.7 Demander une autorisation de construire

La démarche de dépose en autorisation de construire est à coordonner avec les instances cantonales (OAC) et peut se faire pour l'ensemble du projet sous la forme de fiches accompagnées par les plans et documents ad hoc pour la constitution d'un dossier en autorisation sur la plateforme ACDémat.

Voir chapitre 5 pour le processus complet.

4.8 Installer le balisage

La phase de mise en œuvre s'achève formellement lorsque l'installation est terminée et que le fournisseur a livré la signalétique accompagnée de toutes les consignes et instructions d'entretien. C'est à ce moment-là que la responsabilité bascule vers la phase d'exploitation et de maintenance par les services communaux.

4.9 Entretien et monitorer

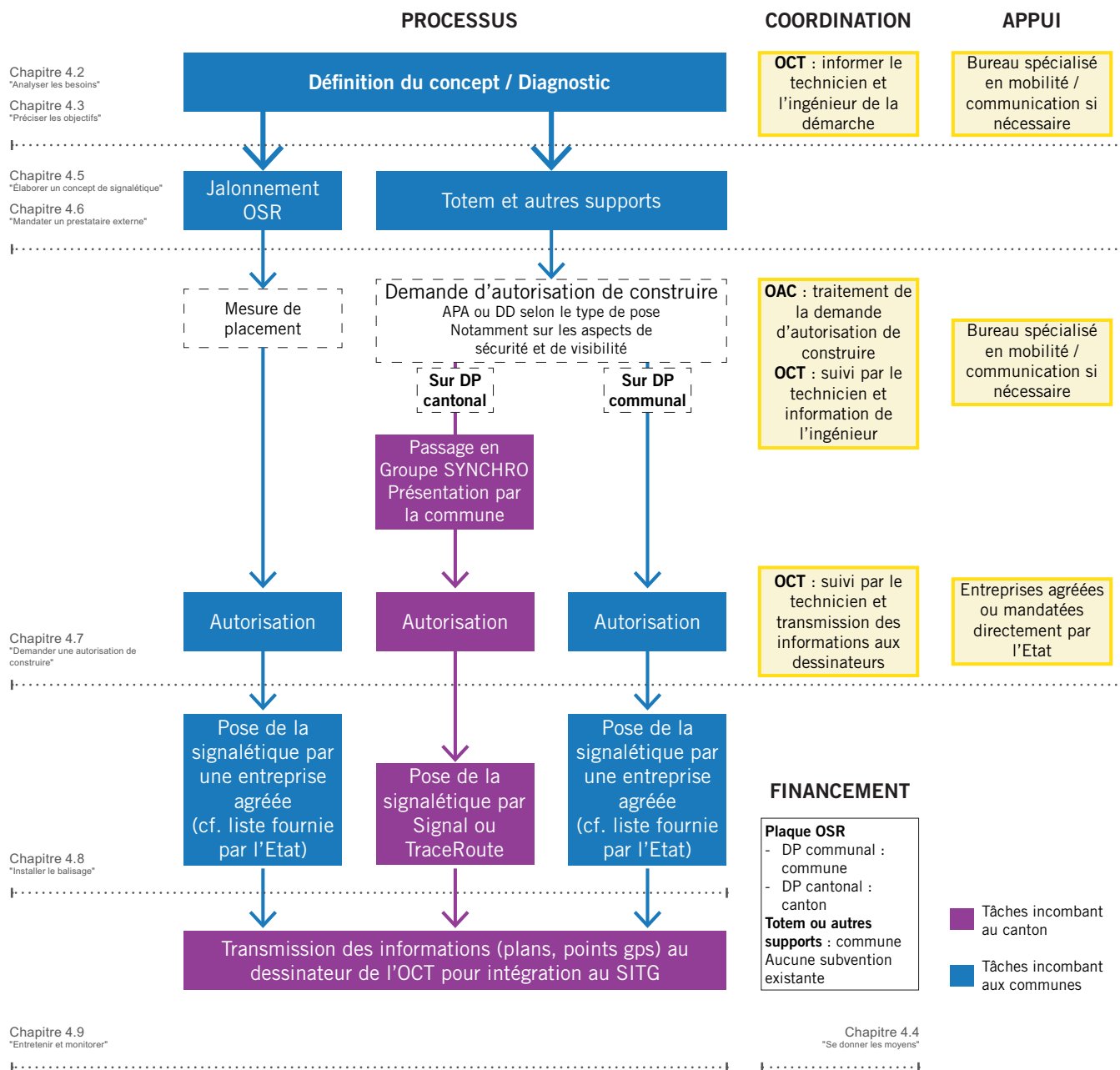
Une bonne planification, conception et réalisation permettent d'aboutir à un produit de qualité - mais c'est pendant la phase d'exploitation qu'un système d'orientation remplit pleinement sa fonction. Pour assurer la durabilité et la pertinence de la signalétique, il est important de prendre en compte les aspects suivants :

- **Mise à jour** : La signalétique doit être actualisée en cas de changements (nouveaux quartiers, déplacements d'institutions). Des informations obsolètes nuisent à l'orientation et à la confiance des usagers. Pour faciliter ces mises à jour à moindre coût, il est fortement recommandé d'utiliser des panneaux modulaires. La structure porteuse et les lamelles d'information peuvent ainsi être séparées et remplacées individuellement par le service technique communal.
- **Entretien** : Les supports de signalétique sont à la fois très exposés aux éléments et aux dégradations. Un nettoyage occasionnel des autocollants, tags et graffitis est à prévoir. L'utilisation de films de protection anti-graffitis et anti-UV facilite grandement l'entretien. Les panneaux définitivement endommagés doivent être remplacés.
- **Monitoring** : Il est crucial de définir clairement quel service communal est responsable pendant la phase d'exploitation. Le personnel changeant avec le temps, toutes les consignes, références de matériaux et procédures d'entretien doivent être consignées dans un manuel (généralement remis par le fournisseur). La commune doit également tenir un carnet de bord dans lequel seront documentées toutes les procédures de mise à jour et informations jugées importantes.

Ce qu'il faut retenir :

- Depuis le 1^{er} juillet 2026, les **nouveaux panneaux indicateurs de direction de l'OSR** sont obligatoires pour signaler des destinations aux piétons (noms de localité, lieux touristiques, équipements publics, etc.). Toute commune souhaitant mettre en place un balisage utilitaire devra donc utiliser ce type de panneau. Toutefois, les communes sont toujours libres de **compléter la signalétique officielle** par une signalétique spécifique à certains usagers (PMR, familles, personnes âgées, etc) ou par des parcours thématiques (nature, patrimoine, etc).
- Une bonne **coordination interservices** est essentielle à la réussite d'un projet de jalonnement. La mobilité piétonne touche de nombreux domaines et nécessite une approche transversale : analyse des besoins, définition des objectifs (public cible, lieux de prise en charge, destination), choix des itinéraires et supports, entretien et monitoring, etc. Une collaboration étroite tout au long du projet permet d'aboutir à une signalétique qualitative et pérenne. Une consultation des usagers et acteurs locaux vient encore renforcer la pertinence du projet. **Contacteur l'OCT en amont du projet** permet d'obtenir des recommandations ciblées et de constituer un dossier solide en vue de l'enquête technique par les services cantonaux.
- Il est important d'**anticiper l'entretien et la mise à jour de la signalétique**. Un service communal doit être désigné responsable du monitoring de la signalétique. Afin de garantir la transmission des connaissances sur le long terme, il est recommandé de tenir un carnet de bord documentant les caractéristiques du projet et les interventions réalisées. Un système de supports modulaire permet en outre de remplacer les éléments endommagés ou obsolètes de manière individuelle.
- Un projet de jalonnement piéton permet aux communes d'influencer la manière dont elles sont perçues à pied. Une signalétique dédiée permet d'améliorer la lisibilité du territoire communal et de mettre en valeur les endroits stratégiques. Les communes disposent d'une marge de manœuvre importante pour **concevoir un projet répondant à leurs besoins et objectifs préexistants**.

5 LOGIGRAMME : LE JALONNEMENT PAS À PAS



A ANNEXES

A1 ANNEXE 1

EXEMPLES SUISSES ET À L'ÉTRANGER (PRÉSENTATION BENCHMARK)

A2 ANNEXE 2

SYNTHÈSE DU RETOUR D'EXPÉRIENCES DES COMMUNES

A3 ANNEXE 3

SYMBOLES POUR PANNEAUX INDICATEURS DE DIRECTION SELON L'OSR

Guide cantonal de jalonnement piéton à destination des communes

Benchmark

Recommandations OFROU : Guide le plus complet

Systèmes d'orientation piétons : Recommandations. OFROU et Mobilité piétonne Suisse, 2019



Table des matières

1.	Introduction	5
1.1	Pourquoi ces recommandations ?	5
1.2	Particularité des déplacements à pied	6
1.3	Acteurs	6
1.4	Bases	7
1.5	Bases légales et normes	7
2.	Démarche	9
2.1	Informations préalables	9
2.2	Analyse	9
2.3	Concept	10
2.4	Planification de détail, projet de mise en œuvre	10
2.5	Mise en œuvre	10
2.6	Entretien et exploitation	10
2.7	Étapes de travail	11
3.	Structure	13
3.1	Principe de base d'orientation	13
3.2	Publics cibles	13
3.3	Volume d'information	13
3.4	Indications de temps et de distance	14
3.5	Liste des destinations	14
3.6	Structure de la localité	14
3.7	Structure des itinéraires	14
3.8	Supports	15
4.	Forme	17
4.1	Supports d'orientation	17
4.2	Organisation des informations	18
4.3	Police de texte et typographie	19
4.4	Pictogrammes	20
4.5	Plans de localité	21
4.6	Matériaux	21
5.	Cas pratiques	23
5.1	Documentation de différents systèmes d'orientation	23
5.2	Caractéristiques des cas pratiques	27
6.	Glossaire et références	29
6.1	Glossaire	29
6.2	Références	33

Recommandations OFROU : Marche à suivre pour les communes

Systèmes d'orientation piétons : Recommandations. OFROU et Mobilité piétonne Suisse, 2019

2 Démarche

La mise en place d'un système d'orientation piéton est une entreprise complexe. L'accompagnement par un groupe de travail diversifié est particulièrement précieux.

On sous-estime fréquemment l'ampleur des processus de planification et de mise en œuvre des systèmes d'orientation piétons. Les différentes étapes de travail requièrent un travail minutieux. Dans les petites communes, un tel projet peut durer environ un an, dans les plus grandes, il peut s'agir de plusieurs années. Une planification soignée passe par l'identification des besoins locaux, des contraintes techniques et logistiques ainsi que des futurs aménagements planifiés par la commune. Un groupe d'accompagnement permet d'aborder ces différents points.

2.1 Informations préalables

D'où vient la volonté de créer un système d'orientation piéton ? À quels besoins doit-il répondre ? Est-il suffisant pour répondre aux besoins identifiés ? Le projet peut en effet découler de plusieurs motivations :

- Guider la population locale, les nouveaux habitants, les touristes, les personnes en déplacement professionnel, etc.
- Renseigner sur la commune
- Promouvoir la marche et sensibiliser aux enjeux qui y sont liés
- Diriger les flux piétons
- Améliorer l'accès à pied aux transports publics
- Accueillir les visiteurs
- Valoriser les lieux de destinations
- Améliorer l'image de la commune

Les responsables de projet au sein de la commune s'entourent du soutien nécessaire pour mener à bien cette planification délicate en sollicitant des professionnels d'autres secteurs ou de l'extérieur. Un groupe de travail réunissant des représentants des acteurs intéressés permet d'entendre leurs besoins. Cela peut être les acteurs commerciaux, touristiques, culturels ou autres, comme les associations de personnes handicapées.

2.2 Analyse

Des diagnostics de terrains et des enquêtes permettent de dépeindre la situation. La signalisation des itinéraires cyclables et de randonnée ainsi que les interfaces de transport public, le stationnement vélo et voiture sont passés en revue, en plus du réseau piéton existant. Chaque projet rencontre de plus des défis particuliers. Il peut s'agir de communiquer en plusieurs langues, de contextes de circulation ou de topographies complexes, de questions patrimoniales, d'événements temporaires ou du vandalisme. Commencer par une enquête contribue à définir les objectifs du projet sur la base des besoins concrets des piétons et des autres publics concernés. L'idée directrice du système, la structure des informations et des itinéraires découlent des conclusions de cette étude.

Il faut organiser l'entretien avant d'avancer dans la planification.



Lucerne, Aide à l'orientation

La ville de Zurich a octroyé un mandat d'étude pour connaître en détail le comportement et les besoins des piétons pour élaborer le système d'orientation du quartier d'Oerlikon. L'analyse qualitative indicative était basée sur trois groupes de discussion semi-directifs. Elle a révélé que les besoins des piétons, comme leurs perceptions des lieux, différaient des représentations qu'en avait le groupe de travail.

2 Démarche

2.3 Concept

Outre l'orientation directrice formulée par les acteurs du projet qui sert de fil rouge au développement du projet, l'information est structurée de manière systématique. Elle doit être compréhensible, claire et pas trop chargée. La structure des itinéraires proposés dans le système d'orientation, élaborée sur la base du réseau piéton local, influence l'expérience vécue par les visiteurs du lieu et les impressions qu'ils en garderont.

Les supports d'orientation sont développés en fonction des besoins locaux, leurs effets et les proportions sont vérifiées sur le terrain au moyen de maquette en taille réelle. Un concept définit les couleurs, les typographies, les pictogrammes et d'autres éléments graphiques. Si aucun plan de la localité approprié n'existe, c'est l'occasion d'en créer un.

L'esthétique est définie en tenant compte de l'image et de la protection des sites et coordonnée avec le mobilier urbain déjà présent.

2.4 Planification, projet de mise en œuvre

Pour développer les supports d'orientation on compare des échantillons de matériaux et de couleurs, et on élabore des prototypes. Le graphisme, la typographie et les pictogrammes sont testés en grandeur nature et la palette de couleurs est affinée. Les maquettes permettent de définir l'emplacement exact des supports. Le contenu doit être contrôlé plusieurs fois.

Au besoin, les travaux de réalisation sont mis à l'enquête. L'approbation et l'autorisation sont accordées selon le droit cantonal. La commune doit acquiescer les surfaces nécessaires à la pose de stèles d'orientation situées sur fond privé ou solliciter l'accord écrit du propriétaire foncier.

2.5 Mise en œuvre

Il faut dessiner des plans de réalisation et créer les modèles de production. Un manuel à l'intention du fournisseur garantit la transmission des indications nécessaires. Une fois livré avec les consignes d'entretien, le projet est clos.

2.6 Entretien et exploitation

La mise à jour périodique et l'entretien permanent du système d'orientation sont décisifs pour son bon fonctionnement. Les informations obsolètes sont en effet une contre information et le manque d'entretien ne procure ni confiance, ni plaisir. Une cellule de coordination doit donc être définie pour assurer ces tâches et disposer des compétences et ressources nécessaires.

Le réseau communal de chemins pour piétons est dans la mesure du possible planifié et réalisé de manière à être sûr, attractif, direct, continu et sans obstacle. Les autorités adoptent un plan du réseau piéton ou un plan directeur piéton. Les structures du réseau piéton et du système d'orientation doivent être coordonnées.



Manuel de planification Réseau de cheminement piétons

Recommandations OFROU : Recommandations techniques

Systèmes d'orientation piétons : Recommandations. OFROU et Mobilité piétonne Suisse, 2019

3 Structure

3.4 Indications de temps et de distance

Les indications de temps et de distances sont très utiles sur les plans de localité. Les visiteurs peuvent ainsi mieux planifier leur trajet. Ils identifient du premier coup les trajets qu'il faudrait à peine d'effectuer en transport public. L'expérience montre que les distances sont moins bien estimées que les temps de trajet. Il est par conséquent recommandé d'indiquer le temps des parcours en minutes.

3.5 Liste des destinations

La liste des destinations constitue le cœur des informations couvertes par système d'orientation :

- Repères importants comme les places centrales ou des monuments
- Infrastructures publiques comme la poste ou l'hôtel de ville
- Institutions publiques et fréquentées comme les musées, piscines, hôpitaux ou églises
- Institutions privées d'importance publique comme les stades sportifs ou les halles de foire et d'exposition

Les destinations sont groupées selon le type de contenu, par exemple la circulation, les places, les attractions, les monuments, les points d'information, les services publics, les lieux de manifestation, les infrastructures sportives, les musées, les parcs, les équipements de loisirs, etc.

Sur un plan, la légende permet de distinguer ces catégories. Sur une stèle en revanche, il n'est pas possible de représenter autant d'éléments. Les catégories sont alors réduites à deux ou trois groupes comme la circulation, les services et les autres destinations.

Il est important de limiter le nombre des destinations. L'hôtellerie, la gastronomie et les commerces changent fréquemment de noms et d'activité et génèrent trop de besoins logistiques. Il est préférable de les indiquer sur des plans de localité avec des QR-Codes ou des renvois à des sites internet.

3.6 Structure de la localité

La structure des itinéraires tient compte des spécificités locales : bâtiments d'intérêt, éléments symboliques, cours d'eau, fontaines, allées, zones pavées. Ces repères guident les usagers et renforcent la communication.

3.7 Structure des itinéraires

Le réseau d'itinéraires relie différentes destinations. Structurer le réseau sur la base d'axes principaux et secondaires, de liaisons et de chemins d'accès a fait ses preuves. La structure des axes doit dessiner une forme facile à se représenter.


Stèle avec une liste de destinations et le temps pour y arriver à Disentis/Mustér


Manuel Diagnostic et aménagements piétons

Recommandations Systèmes d'orientation piétons

14

4 Forme

4.1 Champ de vision selon la méthode 1

Source : Eds Smithuigen, Signage Design Manual, Lars Müller Publishers

4.2 Champ de vision selon la méthode 2

Source : Régie Nationale des Usines Renault

Surface bleu et rouge foncé : Plus sensible, pour la lecture centre de la rétine

Surface bleu et rouge clair : Périphérie : pour la lecture partie acceptable de la rétine

Hauteur des yeux : Debout : 160 cm En fauteuil roulant : 125 cm

Ordre d'apparition des informations sur les stèles

1. Ordre par direction
2. Flèches de direction
3. Groupement
4. Ordre d'apparition

Les flèches se succèdent dans le sens des aiguilles d'une montre : tout droit, en diagonale à droite, à droite, à gauche, en diagonale à gauche. Ponctuellement, un autre ordre peut se justifier.

Regrouper de haut en bas en fonction de l'importance

Volet 1 – transport

Volet 2 – services

Volet 3 – culture, loisir, sport

Au sein d'un même volet d'information, la règle « de rabattement » s'applique : la destination la plus éloignée en premier, la plus proche en dernier.

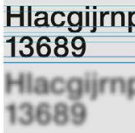
4.3 Police de texte et typographie

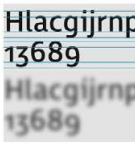
De nombreux facteurs influencent la lisibilité des textes dans l'espace public :

- La conception détaillée des signes et chiffres
- La taille de la police
- L'espacement des caractères, les interlignes et la longueur des lignes
- La distance de lecture
- Le contraste entre les signes et la couleur de fond
- Textures de surface
- Les conditions lumineuses, météorologiques et dues à d'autres facteurs

Caractères, chiffres, texte

Dans de mauvaises conditions de visibilité, les polices aux contrastes modérés entre les lignes verticales et horizontales ainsi que des espaces intérieurs ouverts se lisent le mieux. Les polices de caractères trop fines ou trop épaisses sont difficiles à lire. Lorsque le point du I est trop près du toste, il se transforme en l. En termes de hauteur du caractère, les minuscules assez hautes améliorent la lisibilité. Les ascendantes des minuscules augmentent l'impact des mots. Les chiffres dessinés de manière distinctive facilitent la lecture de suites de chiffres.


Police Helvetica 65 Bold 1960, Max Meidinger


FS Milbank Bold, 2015, Stuart de Rozario

Recommandations Systèmes d'orientation piétons

19

Recommandations OFROU : Cas pratiques

Systèmes d'orientation piétons : Recommandations. OFROU et Mobilité piétonne Suisse, 2019

5.2 Caractéristiques des cas pratiques

Quelques aspects importants des six exemples de ces systèmes d'orientation piétons peuvent être résumés de la façon suivante :

	Adliboden	Baden	Basel-Stadt	Dienstadt-Mustler	La Chaux-de-Fonds	Zürich-Oerlikon
Commune						
Concept et réalisation						
Développement propre	X	X	X	X	X	X
Fournisseur						
Public cible						
Touristes, visiteurs	X	X	X	X	X	X
Habitants			X			
Déplacements professionnels			X			
Piétons (promotion)		X	X		X	X
Étendue spatiale						
Vaste périmètre		X	X	X	X	X
Périmètre restreint	X					
Système d'orientation						
Par destinations	X	X	X	X	X	X
Par itinéraires	X		X		X	
Type de supports						
Stèle / panneau	X	X	X	X	X	X
Panneau (plan de localité)	X	X	X	X	X	X
Panneau fleché	X		X	X	X	
Écran électronique			X		X	
Destinations						
Patrimoine UNESCO					X	
Quartiers		X				
Noms de lieux / étages			X	X		X
Transport	X	X	X	X	X	X
Administration	X	X	X	X	X	X
Services	X	X	X	X	X	X
Formation	X	X	X	X	X	X
Culture, loisirs, sport	X	X	X	X	X	X
Parcs, places		X	X	X	X	X
Hôtels	X	X		X*		
Restaurants				X*		
Règles						
Drapeau de la commune/du quartier				X		X
Nom de la commune		X	X			
Nom des quartiers				X		X
Logo/ identité visuelle		X	X	X		
Confirmation d'arrivée à destination		X	X	X		X
Regroupement des destinations (ségrégation en quartier)		X				X
Plan d'ensemble		X	X	X		X
Autres éléments			X	X		X
Pictogrammes	14	8	34	37	1	30
Indication de distance						
Minutes			X	X	X	X
Mètres						
Langue	d	d	d	***/d	f	d

* QR-Code ** Romontsch surshlan

Recommandations Systèmes d'orientation piétons

5 Cas pratiques



Système d'orientation de Baden : stèle standard

Système d'orientation de Baden

Réalisation	2009
Objectifs	Un processus participatif sur la mobilité a fait ressortir le manque d'attractivité de la marche dans la commune. Elle a pour cette raison élaboré un concept pionnier en 2007. Il comprend des objectifs clairs pour le réseau piéton. Le souhait d'améliorer l'orientation des visiteurs déjà exprimé auparavant a pu être intégré et concrétisé au travers de cette vision stratégique.
Publics cibles	Principalement visiteurs, touristes
Destinations	Quartiers, transport, administration, services, formation, culture, loisir, sport, parcs, places, hôtels
Supports	Stèles statiques, démontables
Nb de supports	3 panneaux d'orientation avec plan d'ensemble 27 stèles 10 panneaux flechés
Matériel	Écriture sur aluminium avec lamelles amovibles, protection anti-graffiti, construction en acier galvanisé à chaud, acier laqué
Impression / couleur	Couleur de fond gris, écriture blanche
Pictogrammes	Office du tourisme, gare, arrêt T9 parking, taxis, Mobilité, police, poste
Distance	Aucune
Langue	Allemand



Système d'orientation de Bâle ville : stèle standard

Système d'orientation de Bâle ville

Réalisation	2017
Objectifs	Le nouveau système d'orientation « Bâle Info » s'est substitué en 2017 à l'ancien balisage, qui avait besoin d'être remplacé par quelque chose de plus moderne et actuel. Il aide les habitants des lieux à attendre leur destination en ville en fonction de leurs besoins et contribue à la mise en œuvre du concept pour le centre-ville, qui vise à diminuer l'empreinte du mobilier dans l'espace public. Les principaux supports sont des plans de localités soigneusement conçus et disponibles en plusieurs formats (stèles, panneaux, cartes imprimées et digitales).
Publics cibles	Visiteurs, touristes, habitants
Destinations	Transport, tourisme, culture, sport, loisir, santé, formation, pratique
Supports	Stèles en partie avec information dynamique, panneaux flechés
Nb de supports	15 stèles avec plan d'ensemble 30 panneaux d'information aux parking et à Rehen et Bettingen
Matériel	Stèles : éléments en acier peints par poudrage, vitre parfois éclairée depuis derrière Panneaux flechés/panneaux d'information : impression directe sur des éléments en acier peints par poudrage, protection anti-graffiti
Impression / couleur	Impression digitale / couleur de fond anthracite, écriture blanche
Pictogrammes	Office du tourisme, gare, arrêt T9 parking, taxis, Mobilité, police, poste, WC, musée, place de jeu, itinéraire
Distance	En minutes
Langue	Allemand

24

Recommandations Systèmes d'orientation piétons

Manuel de planification : Eléments de jalonnement

Réseaux de cheminements piétons, 1re édition. OFROU et Mobilité piétonne Suisse, 2015



Jalonnement sous forme de totem.



Impasse pour les véhicules, perméabilité pour les piétons et les cyclistes.

Apps et smartphones

Un smartphone permet de consulter en tout temps les plans de villes et d'accéder à toutes sortes d'informations supplémentaires. Une application de la Ville de Zurich indique par exemple l'itinéraire le plus direct et le plus attractif pour les piétons et les cyclistes d'un point à un autre.
(www.stadt-zuerich.ch/routeplaner)

6.3 Jalonnement

Les mesures facilitant l'orientation au sein du réseau le rendent plus attractif pour les piétons. Un aménagement clair et, le cas échéant, la présence d'un jalonnement évitent les détours inutiles. Les personnes étrangères au lieu, mais également les habitants venant d'autres quartiers apprécient tous les repères permettant de s'orienter plus facilement.

6.3.1 Eléments d'aménagement et de design

Les réseaux piétons doivent être aménagés de telle manière que le piéton puisse se repérer rapidement et sans aide. En termes de planification urbaine cela signifie que :

- rien ne devrait gêner le regard, afin que les destinations et les éléments d'orientation (repères) soient visibles en tout temps, même de loin
- de manière générale, il faut privilégier un jalonnement simple et clair pour les chemins et les rues (p. ex. tenant compte de la topographie) et signaler les impasses qui pourraient ne pas être identifiées comme telles

Les mesures suivantes peuvent contribuer à faciliter l'orientation pour les piétons :

- utilisation d'éléments aisément reconnaissables (éclairage, revêtements, mobilier urbain, arrêts de transport public)
- informations additionnelles à l'intention des piétons sur les panneaux de signalisation destinés aux conducteurs (p. ex. indication sur un panneau signalant une impasse que le transit est possible pour les piétons)

6.3.2 Système d'orientation

Dans des contextes urbains ou touristiques tout particulièrement, qui concentrent des lieux de destination multiples, il peut être pertinent de mettre en place un système d'orientation spécifique à l'intention des piétons, différent de celui utilisé pour baliser les chemins de randonnée. La présence d'informations sur les directions et les distances permet à l'usager de choisir le mode de déplacement le plus approprié et d'estimer plus facilement les temps de trajets à pied.

Les systèmes d'orientation les plus courants sont la mise en place d'une signalétique et la pose de totems. Chaque ville ou commune peut choisir le type de système le mieux adapté à ses besoins.

6.3.3 Plans de ville

Disposés aux arrêts de transport public et sur les places importantes, un plan du périmètre proche ou un plan de ville facilite l'orientation.

Recommandations techniques : Régimes de circulation

Quel panneau pour quel chemin? Signalisation appropriée pour les piétons et les cyclistes.

Mobilité piétonne Suisse, 2015



Octobre 2015

Quel panneau pour quel chemin?

Signalisation appropriée pour les piétons et les cyclistes

Recommandations

Pascal Regli
Dominik Bucheli
Thomas Schweizer

www.mobilitatpietonne.ch



- 8 -

3 Potentiels d'amélioration de la signalisation

Quelques situations typiques de signalisation erronées ou présentant un potentiel d'amélioration pour les piétons et les cyclistes sont présentées ci-après :

Catégorie	Exemple	Signal approprié
Signalisation multiple Les signalisations multiples ne sont pas autorisées. Le signal chemin pour piétons induit déjà l'interdiction générale de circuler. La signalisation à double peut laisser conclure à tort que le signal chemin pour piétons ne suffit pas.		
Interdiction de circuler au lieu de chemin pour piétons Des liaisons piétonnes évidentes sont fréquemment munies du signal interdiction de circuler. Le signal chemin pour piétons soulignerait l'autorisation d'accès au public ainsi que le droit d'entrer ou de traverser.		
Zone interdite à la circulation au lieu de zone piétonne La zone est certes désignée comme une zone piétonne, mais le signal est celui de l'interdiction générale de circuler. Chemin pour piétons et Circulation interdite aux engins assimilés à des véhicules (signal 2.15.3) (signal 2.15.3).		
Signaux « inventés » On rencontre fréquemment des signaux qui ne sont pas prévus dans l'ordonnance sur la signalisation. Ces signaux ne sont pas autorisés. Signaler correctement garantit une meilleure compréhension ainsi que la sécurité juridique.		
La continuité pour les piétons et les cycles n'est pas visible On ne voit souvent pas si les routes de desserte sont sans issues pour tous les usagers de la route, ou s'il existe une continuité pour les piétons et les cyclistes.		
Le marquage contredit les signaux Le marquage ne correspond pas à la signalisation. Exemple : sans compter la signalisation multiple inutile, pris séparément, le pictogramme vélo peut être interprété comme un octroi de priorité aux cycles sur cette surface. Les deux catégories d'usagers autorisés à emprunter ce chemin devraient être marqués au sol.		

Tab. 4 Exemples typiques de potentiels d'amélioration de la signalisation.

- 11 -

4.7 Mise en œuvre par étape

L'adaptation de la signalisation pour la rendre plus pratique pour les piétons et les cyclistes a un impact financier relativement restreint, en particulier si on profite des travaux courants d'exploitation et d'entretien pour l'organiser et y procéder. Un processus par étapes est proposé pour la mise en œuvre. Les réflexions suivantes sont déterminantes :

Première priorité – remplacer les mauvais signaux :

L'expérience montre que seule une faible part des besoins d'action concerne des signaux véritablement faux, conduisant à des situations peu claires sur le plan juridique. Il s'agit généralement de :

- signalisations multiples,
- signaux qui contredisent l'OSR,
- situations où l'effet combiné des signaux et du marquage peu être mal compris.

Deuxième priorité – signaler des régimes qui prennent mieux en compte les besoins des piétons et des cyclistes :

Le plus grand besoin d'action concerne dans la plupart des cas des situations dans lesquelles la signalisation est correcte, mais ne correspond pas avec le régime de trafic en vigueur du point de vue des piétons et des cyclistes :

- Dans de nombreux cas, les chemins et routes d'accès secondaires sont signalés avec un signal « interdiction générale de circuler » (signal 2.01), alors que dans la pratique les cyclistes empruntent la chaussée sans poser aucun problème.
- Les routes à sens unique qui pourraient être ouvertes aux cycles (pour le contre sens).
- Les interdictions partielles de circuler (signal 2.14 respectivement 2.13) pourraient être signalées comme chemins pour piétons (signal 2.61 autorisés), respectivement comme chemins mixtes piéton et vélo (« signaux bleus plutôt que rouges »).

Troisième priorité – Procurer des informations supplémentaires aux piétons et aux cyclistes :

La signalisation s'adresse souvent uniquement aux conducteurs de véhicules motorisés et tient insuffisamment compte des piétons et des cyclistes. En complétant la signalisation de manière ciblée, il est possible de procurer des informations supplémentaires utiles aux piétons et aux cyclistes.

- Il est possible d'indiquer la continuité de la liaison pour les piétons et les cyclistes à l'entrée des voies sans issue au moyen du pictogramme « ».

Dossier CERTU : Guide conceptuel

Piéton, usager des lieux publics : un jalonnement pour tous.

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques CERTU, 2013

Piéton, usager des lieux publics : un jalonnement pour tous

Le concevoir, le mettre en œuvre et l'entretenir

décembre 2013



Sommaire

Introduction.....	5
1 Repérage et jalonnement, quels modes de perception ?.....	7
2 Les facteurs clés pour la démarche de conception.....	9
2.1 Quels usagers et utilisateurs selon les lieux ?.....	9
2.2 Quels partenaires et quelles obligations ?.....	9
2.3 Quelles implications pour l'accessibilité pour tous ?.....	10
2.4 La spécificité de la signalisation pour les situations d'urgence.....	11
3 Des éléments de méthode et de conception.....	13
3.1 L'approche spatiale.....	13
3.2 Les principes de conception générale du jalonnement.....	14
3.3 L'approche perceptive et sémantique.....	22
3.4 La qualité technique.....	29
3.5 La démarche participative.....	36
3.6 La garantie de pérennité.....	36
Conclusion.....	39
Références bibliographiques.....	41
Réglementation.....	41
Normes.....	41
Documents.....	42
Glossaire.....	44
Table des matières.....	45

Piéton, usager des lieux publics : un jalonnement pour tous

Ainsi, la nouvelle signalétique de la SNCF a abandonné le terme « plate-forme » au profit du terme « quai ».

Les informations écrites simples seront utilisées, en faisant de préférence appel à des notions concrètes ou à des objets tangibles tels que des éléments saillants du paysage pouvant aisément servir de repère (un monument, un cours d'eau, etc.).

La charte sémantique s'étend également aux messages iconographiques, et notamment à l'interprétation des éventuels symboles associés au texte. Elle peut également être utilisée pour construire une certaine identité commune à l'ensemble des bâtiments et services d'un même quartier ou aux arrêts d'une même ligne de transport collectif par exemple.

3.3.5 Le fléchage directionnel

Les flèches sont l'un des symboles les plus utiles d'un système d'information de repérage. Leur forme est importante pour assurer leur lisibilité, leur position est un aspect particulièrement critique pour le choix ou le suivi d'itinéraire.

Une forme simple, ni trop mince ni trop large, est à privilégier. La norme ISO 7001 recommande une flèche qui s'inscrit dans un rectangle.

L'orientation des flèches « en haut », « à gauche » et « à droite » permet de donner sans ambiguïté les directions. A contrario, les flèches obliques, « en haut à gauche » et « en haut à droite », sont à employer avec précaution en fonction des configurations des lieux, car elles ne permettent pas toujours une interprétation infaillible.



La flèche « en bas » a un double usage. Apposée sur un panneau au plafond, elle peut indiquer soit que l'on peut continuer tout droit en passant sous le panneau, soit que l'on peut descendre (escalier par exemple). C'est dans ce cas le contexte qui complète de fait l'indication donnée par le panneau, il serait bien par exemple que la flèche soit vue en même temps que l'escalier.



Enfin, les études faites pour les déficients visuels ou déficients mentaux amènent à recommander de positionner la flèche toujours en bordure du support, de telle sorte que le titre de la direction indiquée se trouve à la droite de la flèche pour se diriger vers la gauche et à gauche de la flèche pour se diriger à droite (Barker, 2000, Arthur & Passini, 1992/2002).

Exemple de fléchage, billetterie à gauche et toilettes tout droit, en passant sous le panneau
Source : Certu



Canton des Grisons : Marche à suivre pour les communes

Orientierung ist mehr als Beschilderung. 10 Schritte für die Lenkung von Fussgängern im Innerortsbereich.
Amt für Wirtschaft und Tourismus Graubünden, 2015



“L'orientation est plus qu'une simple signalisation”

De la planification à la mise en œuvre en 10 étapes :

1. Identification du problème
2. Analyse
3. Élaboration d'un concept de signalétique
4. Phase de test
5. Planification du projet
6. Accompagnement du processus (acteurs impliqués)
7. Consultations et autorisations
8. Mise en œuvre
9. Ajustements ultérieurs
10. Entretien et renouvellement

Orientierung ist mehr als Beschilderung. 10 Schritte für die Lenkung von Fussgängern im Innerortsbereich.
Amt für Wirtschaft und Tourismus Graubünden, 2015

1 Schritt 1: Problemerkennung

- Extern geführte Ortsbegehungen
 - Beispielsweise in Zusammenarbeit mit dem Qualitätsprogramm Graubünden www.qualitaet-gr.ch
 - Schaffen von Bewegungsräumen in Gemeinden – Gesundheitsamt Graubünden in Zusammenarbeit mit der Fachstelle Fussverkehr Schweiz www.graubuenden-bewegt.ch/Bewegungsräume
 - Befragungen und Beobachtungen von Personen, die mit dem Fahrrad arbeiten
- Externe Experten durch Privatunternehmen oder in Zusammenarbeit mit Fachstellen

Schritt 2: Analyse

Klärung der Rahmenbedingungen

1. Weshalb soll ein Informations- und Leitsystem entwickelt werden? (Zielsetzung, Nutzen)
2. Welcher Inhalt und welche Orientierung soll vermittelt werden? (Zweck)
3. Wer soll angesprochen werden? (Zielpublikum)
4. Wer soll das Projekt durchführen? (Leitung, Koordination, Umsetzung)
5. Wo sollen die Informations- und Wegweisungsstandorte eingerichtet werden?
6. Welche Elemente sind bereits vorhanden? (andere Wegweisungen, Informationspunkte etc.)
7. Welche Interessen können tangiert werden? (Wanderwege, Natur- und Landschaft, Wald, Landwirtschaft, Stadtbildgestaltung, etc.)
8. Wann soll das Projekt erstellt werden? (Projektplanung)
9. Welche Gemeinden sind betroffen? (Zuständigkeiten)
10. Wie ist die Finanzierung des Projektes geregelt, und wer garantiert den künftigen Unterhalt?

Empfehlung:
Damit zu Projektbeginn sämtliche Rahmenbedingungen und gesetzlichen Vorgaben geklärt werden können, ist es ausserordentlich wichtig, zu Beginn der Kick-off-Sitzung mit allen betroffenen Fachstellen der Gemeinde und des Kantons (Kantonales Tiefbauamt, Fachstelle für Langsamverkehr, Kantonspolizei/Verkehrstechnik) durchzuführen.

Anforderungen

- Gestaltungsmöglichkeiten im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben (Im Handbuch der Fachstelle Langsamverkehr sind sämtliche technischen Angaben über Material, Farbgebung usw. im Detail geregelt [siehe www.langsamverkehr.gr.ch](http://www.langsamverkehr.gr.ch))

- Jederzeit mögliche Erweiterbarkeit
- Abstimmung der Informationselemente untereinander (Informationstafeln, Wegweiser etc.)
- Durchgängige Signalisation mit hoher Wiedererkennbarkeit



«Fussgänger-Wegleitsystem» der Fachstelle Fussverkehr Schweiz

- Berücksichtigung der gesetzlichen Bestimmungen
- Berücksichtigung der Sprache(n)
- Auswahl der Materialien mit Blick auf Wetterbeständigkeit (extrem einstrahlung)
- Keine Behinderung bei der Schneeräumung
- Einfache Montage und Demontage durch den Werkdienst der
- Einfacher Unterhalt (Reparaturen durch den Werkdienst der
- Inhaltliche Änderungen ohne grosse finanzielle und personelle

Weitere Anforderungen und Dokumentationen von Fallbeispielen:
Leitfaden «Fussgänger-Wegleitsysteme» der Fachstelle Fussgänger
www.qualitaet-gr.ch

Bestandesaufnahme

In einem parallelen Schritt wird das bestehende Informations-
tarisiert, d.h. sämtliche Informationskarten, Wegweisungen und
fotografisch festgehalten und kategorisiert nach Aktualität. Le-

Die vorhandene Signalisationsstandorte des Langsamverkehrs sind unter [www.verkehr.gr.ch > GIS-Wegnetz](http://www.verkehr.gr.ch). Die detaillierte Wegweiserliste zu den BAW Bündner Wanderwege bezogen werden.

3 Schritt 3: Konzepterstellung

Die Planung und Realisierung von Informations- und Leitsystemprozessen verbunden. Eine Projektorganisation mit einer klaren Struktur ist essenziell. Empfehlenswert ist der Einbezug von lokalem Wissen aus Vertretern von Verwaltung, Politik, Gewerbe, Kultur, Tourismus. Einbezug externer Fachkräfte für die Konzeption und Umsetzung bei den externen Umsetzungspartnern sind:



Vogelperspektive: Der Signalisationsplan ist ein Schlüsselement für die weitere Projektplanung.

Signalisationsplanung

Die Entwicklung eines guten Signalsatzes ist ein wichtiger Bestandteil der weiteren Projektierung. Sozusagen ist es die Grundlage, auf der der Verkehrsfluss durch die Gemeinde und Wege richtig eingeschätzt und Zielvorgaben gemacht werden können. Die Überprüfung der Reisschritt-Pläne

- Orientierungspunkte (Informations)
- Zielpunkte (Schenswürdigkeiten, An
- Richtungsweiser (Wegweiser)
- Beschriftung von Attraktionen

Questions pour guider l'analyse :

1. Pourquoi créer un système de guidage et d'information du piéton ? (objectifs, usages)
2. Quel contenu doit être communiqué ?
3. Qui est le public cible ?
4. Qui mène le projet ? (pilotage, coordination, mise en œuvre)
5. Dans quels lieux la signalétique doit être posée ?
6. Quelles sont les informations déjà présentes ?
7. Quels sont les potentiels conflits d'intérêt ? (protection de la nature, agriculture, patrimoine)
8. Quand le projet doit-il être mis en œuvre ?
9. Quelles sont les communes concernées ?
10. Quel est le financement du projet et qui prendra en charge l'entretien ?

Marche à suivre pour les communes

Orientierung ist mehr als Beschilderung. 10 Schritte für die Lenkung von Fussgängern im Innerortsbereich.
Amt für Wirtschaft und Tourismus Graubünden, 2015

Empfehlungen

- Die Positionierung der Informationsstellen soll gute Sicht- und Lesbarkeit aus allen Bewegungsrichtungen garantieren. Plätze vermeiden, an denen die Informationsträger durch Autos, Pflanzen usw. verstellt werden können.
- Beachtung von gesonderten Wegeführungen für bewegungseingeschränkte Nutzer (Kinderwagen, Rollstuhl).
- Beachtung der gesetzlichen Vorschriften (Bauamt).
- Wo immer möglich, soll inwerts der nächste Informationspunkt in Sichtweite liegen.
- Planung von genügend Platz, so dass mehrere Menschen gleichzeitig die Informationsstafeln, Richtungsweiser oder Gebäudebeschriftungen studieren können.
- Klären, ob die gewünschten Standorte auf öffentlichem oder privatem Grund stehen. Rechtzeitig das Gespräch mit Eigentümern suchen.

Designkonzept

Das Designkonzept beinhaltet die graphische Umsetzung des Informations- und Leitsystems. Dabei gilt es zu beachten, dass in der Ausgestaltung der Orientierungssysteme die allgemein gültigen Normen und Richtlinien in Bezug auf Farbwahl, Schrift und Anwendung von Markenlogos einzuhalten sind.

Allgemeine Informationsstafeln

In den meisten Orten und Destinationen bestehen Corporate Design und Branding-Konzepte. Es ist empfehlenswert, dass sich die Ausgestaltung der Informationsstafeln an diesen Vorgaben orientieren. Destinationen, welche mit der Marke Graubünden auftreten, sollten ihre Layoutvorschläge durch das Markenmanagement der Marke Graubünden (Graubünden Ferien) verifizieren lassen.

www.graubuenden.ch/marke

Empfehlungen

- Das Basisedesign von Informationsstafeln soll mehrere Umsetzungsformate (hoch, quer) zulassen.
- Das Amt für Landschaft und Geoinformation (ALG) www.alg.gr.ch stellt kostenlos Vermessungspläne zur Verfügung. Dieses Quellenmaterial ist aktuell und präzise. Digitale Daten sollen fachgerecht aufbereitet sein, damit eventuelle Anpassungen und Korrekturen über den Datentransfer leicht zu handhaben sind.

Farbwahl der Wegweiser

Bei der Farbwahl der Richtungsweiser im Langsamverkehr sind die Farbgebungen den diversen Fortbewegungsmöglichkeiten zugeordnet und bieten keinen Raum für kreative Umsetzungen.



Rot	= Mountainbike-Route
Blau mit weiss-blau-weißer Pfeilspitze	= Alpinen Wanderweg
Gelb mit weiss-rot-weißer Pfeilspitze	= Bergwanderwege
Gelb	= Wanderwege
Magenta	= Winterwanderwege
Weiss	= wanderähnliche Angebote wie z. B. Nordic Walking oder Themenwege
Braun	= Kultur- und Themenwanderwege
Anthrazit	= Fussverkehr innerorts

Das Tiefbauamt Graubünden, Fachstelle für Langsamverkehr regelt die Farbgebungen der Wegweiser (www.langsamverkehr.gr.ch). Im Online-Handbuch der Fachstelle sind die Dokumente und Unterlagen für Ausbau und Unterhalt des Langsamverkehrs zusammengestellt.



Das Informations- und Leitsystem in Berglin im Design der Marke Graubünden.

Typografie

Eine Schrift, die von Gemeinden oder Destinationen als Hausschrift verwendet wird (beispielsweise auf Drucksachen oder Websites), darf nicht automatisch auch auf der genormten Signalisation verwendet werden. Für die Beschriftung von Wegweisern ist die Schrift Frutiger klar vorgegeben.



Piktogramme

Nebst der Beschriftung kommt den verwendeten Piktogrammen nach Schweizer Norm eine wichtige Aufgabe zu: Sie sind allgemein bekannt, platzsparend, sprachneutral und können die Orientierung wesentlich erleichtern. Die Verbindung von Text und Symbol hilft dem Nutzer, eine Botschaft schnell zu erfassen und länger im Gedächtnis zu behalten. Die Piktogramme werden an der Spitze des Wegweisers platziert. Piktogramme können dazu beitragen, Wegleitsysteme multilingual verständlich zu gestalten. Deshalb sollen Piktogramme verwendet werden, deren Bedeutung eindeutig und bekannt ist. Wenn die Nutzer aus verschiedenen Sprachräumen stammen, kann es sinnvoll sein, das Leitsystem konsequent zweisprachig zu gestalten.

Projet primé en Suisse

Basel Info – Distinction Flâneur d'Or 2020



Description du projet

Le nouveau système d'orientation « Basel Info » a remplacé en 2017/18 l'ancien système de guidage des piétons « Bâle à pied ». « Basel Info » s'appuie sur des supports cartographiques nouvellement conçus qui sont mis à disposition sous différentes formes : sur des éléments porteurs dans les espaces publics, sous forme de plans imprimés à emporter et via des cartes en ligne. Étant donné que les cartes peuvent contenir davantage d'informations, l'ancien système, qui comportait plus de 120 panneaux, a été remplacé par un système d'orientation compact qui ne nécessite plus que 17 stèles.

Avis du jury

Le jury a décidé de distinguer ce projet, tout d'abord parce qu'il estime que le système d'orientation « Basel Info » favorise la prise de conscience par les usagers que la marche est le moyen de transport le plus naturel et qu'elle peut se faire de manière simple et intuitive. Ceci est d'autant plus important dans une époque où de nouveaux modes de transport sur roues sont constamment déployés.

D'autre part, il considère le système comme exemplaire à plusieurs points de vue : l'apparence professionnelle facilitant l'identification du dispositif, l'utilisation hybride permettant à la fois l'accès physique et numérique à l'information, ainsi que le langage graphique, esthétique et facile à comprendre.



Projet intercommunal en Suisse

Ouest lausannois – Inauguration le 25 juin 2026

L'OUEST À PORTÉE DE PAS

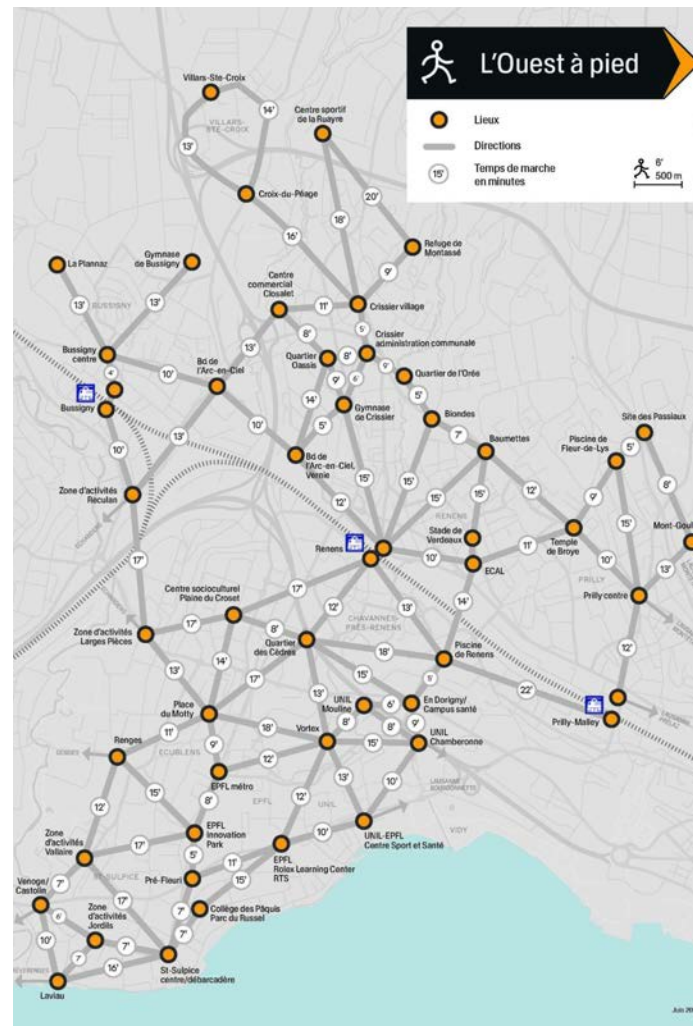
Dans l'Ouest lausannois, de nombreuses destinations du quotidien sont accessibles à pied en quelques minutes seulement. Pourtant, les temps de parcours sont souvent mal estimés et les liens de proximité entre les quartiers ne sont pas toujours perceptibles.

Pour révéler cette proximité, une signalétique piétonne a été déployée à l'échelle du district. Inspirés du balisage de randonnée pédestre, les panneaux directionnels indiquent les principales destinations ainsi que leur temps d'accès à pied, exprimé en minutes. Une information simple qui permet de mieux se repérer, de visualiser les connexions entre les différents pôles et de rappeler que, pour de nombreux trajets, la marche constitue la solution la plus directe, la plus rapide et la plus efficace.

Près de 190 flèches orientent les piétons et les piétonnes vers plus de 50 lieux emblématiques : gares, campus universitaires, équipements sportifs, lieux culturels ou services publics. Discret et facilement identifiable, ce dispositif invite à découvrir ou redécouvrir l'Ouest lausannois sous un nouvel angle : celui de la marche à pied.

Le projet s'inscrit dans les objectifs du Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, qui encourage le développement de la mobilité active. Accessible à toutes et tous, la marche contribue à la qualité de vie, à la santé et au maintien de l'environnement.

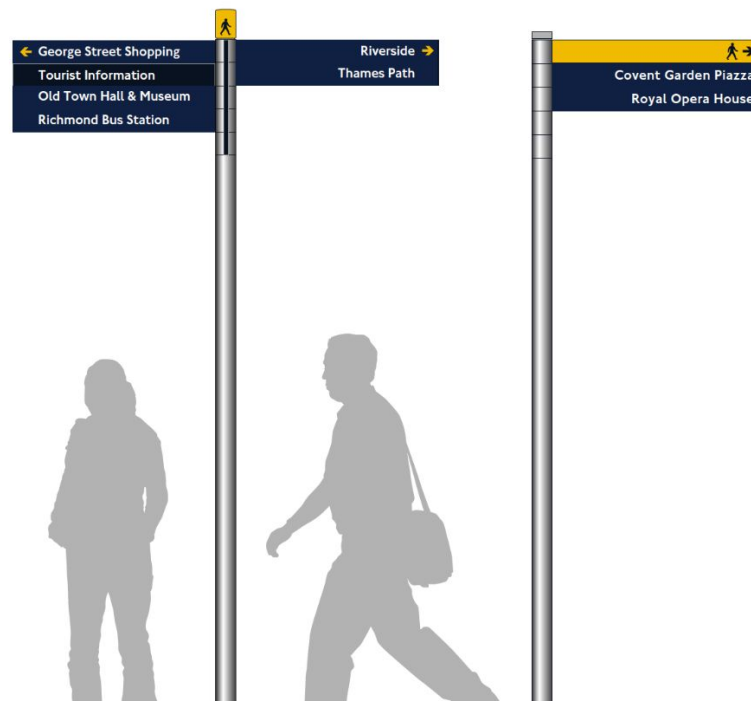
Cette démarche a été coordonnée par le Bureau SDOL en collaboration avec les Communes de Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, Saint-Sulpice et Villars-Ste-Croix, ainsi qu'avec l'UNIL et l'EPFL.



Projet de référence à l'international

Legible London

1. **Cartographie orientée ("Heads-up mapping")** : Les cartes sont orientées dans le sens du regard du piéton (ce qui est devant soi se trouve en haut du plan) et intègrent des illustrations de bâtiments clés en 3D pour faciliter le repérage mental 1
2. **Temps de marche plutôt que distance** : Le système indique la proximité spatiale sous forme de cercles temporels (plans de 5 et 15 minutes), une notion mieux comprise par les usagers que la distance en mètres 3
3. **Accessibilité et inclusion** : Les informations essentielles sont placées à une hauteur optimale (entre 90 cm et 1,80 m) et les plans détaillent le confort du parcours, comme la présence de marches ou la largeur des trottoirs 1



Synthèse : Enseignements

- Principalement des **totems** ou des **stèles**
- ... avec des destinations fléchées
- ... pas forcément de carte
- ... distances indiquées en temps et non en mètres



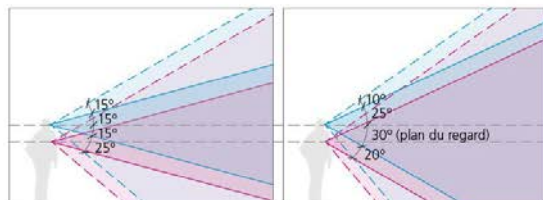
Synthèse : Enseignements

- Lorsque des **cartes** sont représentées, ce sont principalement des plans de ville.
- Peu d'exemples de plans illustrés *contre-exemple à Stans*



Synthèse : Enseignements

→ Peu de marquages au sol ou en en façade : pourquoi ?



Champ de vision selon la méthode 1
Source : Edo Smitshuijzen, Signage Design Manual, Lars Müller Publishers

Champ de vision selon la méthode 2
Source : Régie Nationale des Usines Renault

Surface bleu et rouge foncé :
Plus sensible, pour la lecture centre
de la rétine

Surface bleu et rouge clair :
Périphérie : pour la lecture partie
acceptable de la rétine

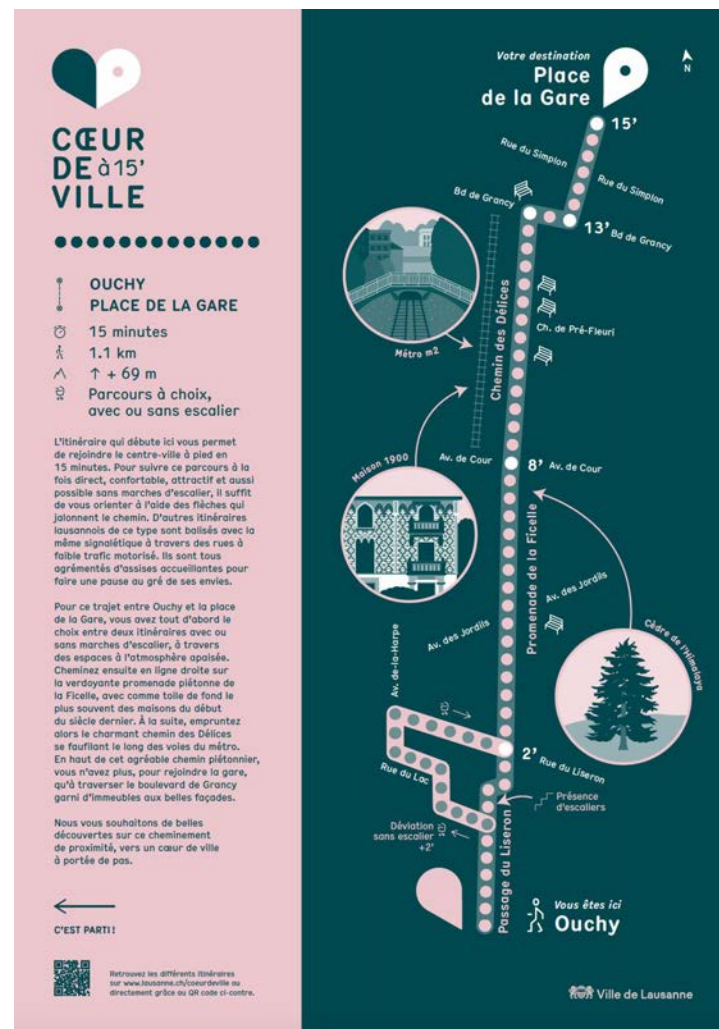
Hauteur des yeux
Debout : 160 cm
En fauteuil roulant : 125 cm

Guide “Systèmes d’orientation piétons”



Synthèse : Enseignements

- Objets du jalonnement : identification des **bancs** et des **escaliers** sur chaque itinéraire ?
Exemple Cœur de Ville de Lausanne



urbaplan

lausanne · fribourg · genève · neuchâtel · bern · international
www.urbaplan.ch





transports.ge.ch



ANNEXE 2

Synthèse du retour d'expériences des communes

A2 ANNEXE 2

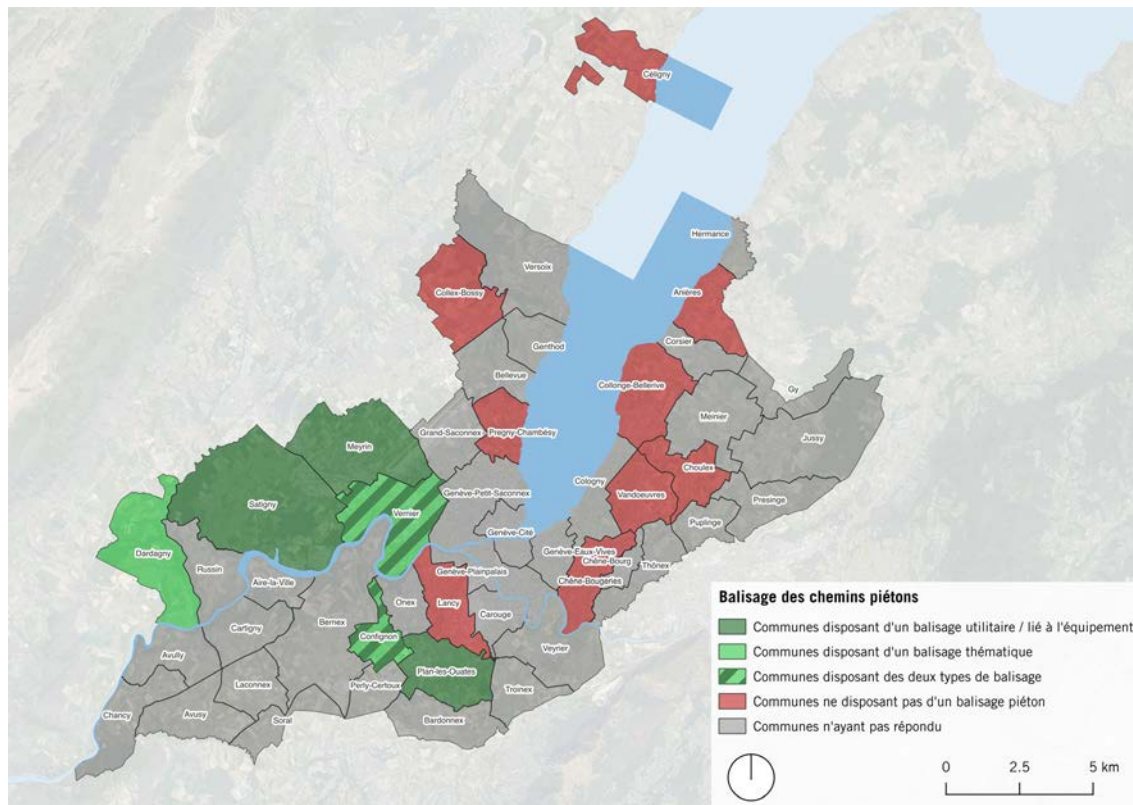
Synthèse du retour d'expériences des communes

Les 45 communes du Canton de Genève ont été sollicitées par courriel en mars 2026 afin de recueillir leur retour d'expérience concernant le jalonnement piéton. Les communes ayant répondu ont indiqué si la commune dispose déjà d'une signalétique piétonne ou non.

COMMUNES DISPOSANT D'UN BALISAGE / JALONNEMENT PIÉTON EXISTANT	COMMUNES DISPOSANT PAS D'UN BALISAGE / JALONNEMENT PIÉTON
• commune de Confignon • commune de Dardagny • commune de Meyrin • commune de Plan-les-Ouates • commune de Satigny • commune de Vernier	• commune de Anières • commune de Celigny • commune de Chêne-Bougeries • commune de Choulex • commune de Collex-Bossy • commune de Collonge-Bellerive • commune de Lancy • commune de Pregny-Chambésy • commune de Vandoeuvres
30 COMMUNES N'ONT PAS RÉPONDU AU QUESTIONNAIRE.	

Tableau des communes ayant répondu au questionnaire de l'OCT concernant la présence d'un balisage communal (urbaplan)

La carte suivante présente la typologie du balisage des chemins piétons à l'échelle des communes genevoises.



Carte des communes genevoises disposant d'un jalonnement piéton en avril 2026 (urbaplan)

Cette carte met en évidence l'hétérogénéité des pratiques locales concernant la mise en place d'un balisage piéton. Les communes de Meyrin, Plan-les-Ouates et Satigny disposent d'un balisage utilitaire fortement lié aux équipements de transport et de quartier, tandis que Dardagny se distingue par un jalonnement purement thématique (promenade nature et/ou patrimoine). Les communes de Vernier et Confignon disposent des deux types de balisage, proposant des itinéraires utilitaires et de loisirs issus de démarches distinctes.

De manière générale, l'enquête révèle un intérêt globalement marqué des communes genevoises pour les questions de signalétique et de jalonnement piéton avec, comme mentionné précédemment, des niveaux d'avancement variables selon chacune d'elles.

Pour ce qui est des communes ayant déjà mis en place une signalétique piétonne, **deux types d'installations existantes** se distinguent :

- le balisage utilitaire/lié à un équipement : jalonnements vers les équipements, panneaux communaux "non officiels", etc.
- le balisage thématique : totem, parcours thématique, etc.

Les **objectifs poursuivis** sont relativement convergents. Les communes cherchent principalement à :

- faciliter l'orientation des habitants et visiteurs ;
- améliorer l'accessibilité des équipements publics ;
- encourager les déplacements à pied ;
- valoriser les parcours de promenade et les espaces verts ;
- renforcer la lisibilité du territoire communal.

Certaines communes mentionnent également des **enjeux d'accessibilité universelle**. Meyrin mentionne par exemple l'intégration de QR codes et d'informations en braille destinés aux personnes malvoyantes ou à mobilité réduite.

L'enquête met aussi en évidence plusieurs **difficultés récurrentes** rencontrées lors de la mise en œuvre :

- complexité des processus de coordination ;
- complexité des validations cantonales ;
- contraintes techniques liées à la visibilité et à la sécurité routière ;
- manque d'espace disponible, notamment en milieu agricole ;
- difficulté à maintenir les dispositifs à jour dans le temps ;
- risque de multiplication excessive des panneaux ;
- nécessité d'une coordination intercommunale pour assurer la continuité des parcours.

Les communes expriment également un besoin important d'accompagnement méthodologique. Les **attentes concernant le futur guide** sont très homogènes et portent principalement sur :

- les étapes du processus de mise en œuvre ;
- les normes et bases légales applicables ;
- les bonnes pratiques ;
- des exemples concrets ;
- les critères de choix des destinations à signaler ;
- les ressources et interlocuteurs compétents ;
- des recommandations pour le positionnement et le dimensionnement des panneaux ;
- des outils de suivi et de gestion des installations.

Plusieurs communes souhaitent également des clarifications sur l'articulation entre les différents types de signalétiques existants, notamment entre :

- les chemins de randonnée pédestres officiels ;
- les dispositifs communaux de jalonnement piéton ;
- les projets portés par d'autres acteurs comme Genève Rando.

Les communes ne disposant pas encore de signalétique piétonne montrent malgré tout un intérêt marqué pour la thématique. Certaines souhaitent surtout bénéficier d'un cadre souple et adaptable aux spécificités locales, tandis que d'autres attendent un véritable appui stratégique et méthodologique pour développer leurs futurs réseaux piétons.

Enfin, un grand nombre de communes n'ont pas fourni de détails spécifiques ou n'ont pas encore de projet de signalétique.

En conclusion, cette enquête met en lumière une réelle volonté des communes genevoises de développer le jalonnement piéton, perçu comme un levier en faveur de la mobilité douce et de la valorisation du territoire. Toutefois, face aux diverses complexités de coordination et à l'hétérogénéité des pratiques actuelles, les communes ont besoin d'un cadre de référence.

b. Symboles

5.20 Voiture automobile
légère
(art. 49 et 64)



5.21 Voitures automobiles
lourdes
(art. 64)



5.22 Camion
(art. 49 et 64)



5.23 Camion avec remorque
(art. 49 et 64)



5.24 Véhicule articulé
(art. 49 et 64)



5.25 Autocar
(art. 49 et 64)



5.26 Remorque
(art. 49 et 64)



5.27 Caravane
(art. 49 et 64)



5.28 Voiture automobile
servant d'habitation
(art. 49 et 64)



5.29 Motocycle
(art. 49, 64 et 79)



5.30 Cyclomoteur
(art. 64)



5.31 Cycle
(art. 49, 64 et 79)



5.31.1 Vélo-cargo
(art. 64 et 79)



5.32 Vélo tout-terrain
(art. 49)



5.33 Pousser le cycle
(art. 64)



5.33.1 Engin assimilé à un
véhicule
(art. 49)



5.34 Piéton
(art. 49, 64 et 79)



5.34.1 Randonnée
(art. 49)



5.34.2 Randonnée de montagne
(art. 49)



5.34.3 Randonnée alpine
(art. 49)



5.34.4 Handicapés
(art. 49, 64 et 79)



5.35 Tramway ou chemin de fer routier
(art. 64)



5.36 Tracteur
(art. 49 et 64)



5.37 Char
(art. 49 et 64)



5.38 Dameuse de pistes
(art. 49 et 64)



5.39 Ski de fond
(art. 49)



5.40 Skier
(art. 49)



5.41 Luger
(art. 49)



5.41.1 Patinoire
(art. 49)



5.41.2 Curling
(art. 49)



5.41.3 Randonnée en raquettes
(art. 49)



5.41.4 Terrain de football
(art. 49)



5.41.5 Terrain de tennis
(art. 49)



5.41.6 Golf
(art. 49)



5.41.7 Équitation
(art. 49)



5.41.8 Piscine
(art. 49)



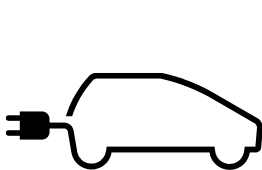
5.41.9 Ski nautique
(art. 49)



5.41.10 Centre sportif
(art. 49)



5.41.11 Halles
(art. 49)



5.42 Station de recharge
(art. 49, 65 et 79)



5.43 Covoiturage
(art. 49, 65 et 79)



5.44 Véhicules équipés d'un système d'automatisation
(art. 49 et 64)



5.45 Gare
(art. 49)



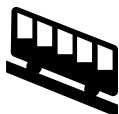
5.46 Arrêt de bus
(art. 49)



5.47 Arrêt de tram
(art. 49)



5.48 Embarcadère
(art. 49)



5.49 Chemin de fer à crémaillère ou funiculaire
(art. 49)



5.49.1 Téléphérique
(art. 49)



5.49.2 Télécabine
(art. 49)



5.49.3 Télésiège
(art. 49)



5.49.4 Télésiège
(art. 49)



5.50 Avion/Aérodrome
(art. 49)



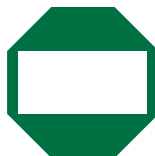
5.51 Quai de chargement pour le transport sur rail
(art. 49)



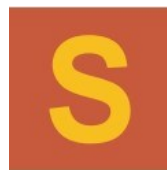
5.52 Quai de chargement pour le transport sur un bac
(art. 49)



5.53 Zone industrielle et artisanale
(art. 49)



5.54 Passage en douane et dédouanement à vue
(art. 65)



5.55 Trafic S
(art. 65)



5.56 Hôpital avec service d'urgence
(art. 65)



5.57 Téléphone de secours
(art. 65)



5.58 Place de camping
(art. 49 et 62)



5.59 Extincteur
(art. 49 et 62)



5.60 Premiers secours
(art. 49 et 62)



5.61 Station-service
(art. 49 et 62)



5.62 Hôtel-motel
(art. 49 et 62)



5.63 Restaurant
(art. 49 et 62)



5.64 Rafraîchissements
(art. 49 et 62)



5.65 Poste d'information
(art. 49 et 62)



5.66 Auberge de jeunesse
(art. 49 et 62)



5.67 Hôtel
(art. 49 et 62)



5.68 Centre
(art. 49)



5.69 Monument
(art. 49)



5.70 Panorama
(art. 49)



5.71 WC / WC adaptés aux personnes en fauteuil roulant
(art. 49)



5.72 Autoroute
(art. 49 et 72)



5.73 Signe distinctif de nationalité (exemple)
(art. 49)