



GUIDE CANTONAL DU JALONNEMENT PIÉTON À DESTINATION DES COMMUNES

Août 2026



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

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 ?	2
1.3	UN JALONNEMENT PIÉTON POUR QUI ?	2

2 BASE LÉGALE ET NORMATIVE

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

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

4 LE JALONNEMENT PAS À PAS

4.1	ORGANISER LE SUIVI DU PROJET	16
4.2	ANALYSER LES BESOINS	18
4.3	PRÉCISER LES OBJECTIFS	19
4.4	SE DONNER LES MOYENS	24
4.5	ÉLABORER UN CONCEPT DE SIGNALÉTIQUE	25
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

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 piétonnes 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 la 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) ;

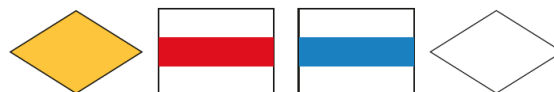
c) des informations complémentaires, telles que le numéro et le nom d'un itinéraire national, régional ou local, dans un champ du signal.

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)

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)

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

○
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.

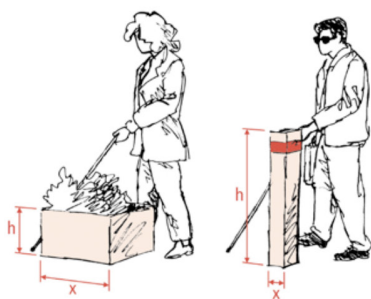


Abb. 25
Hindernisse sichern und markieren

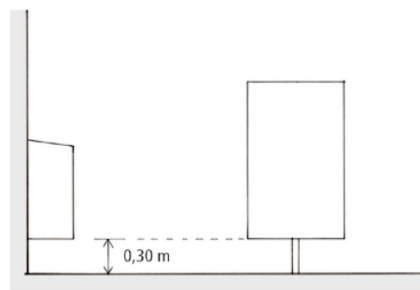
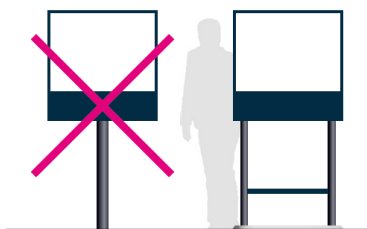


Fig. 25
Sécuriser et marquer les obstacles

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.

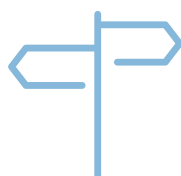
La publication de Mobilité piétonne suisse « **Quel panneau pour quel chemin ?** » (2015) donne des indications pour la mise en œuvre de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR). Le document présente les différents panneaux s'appliquant aux piétons et cyclistes ainsi que les principes pour leur 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.



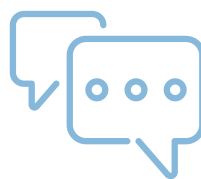
Totem de balisage utilitaire à Meyrin (Ville de Meyrin)



(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).

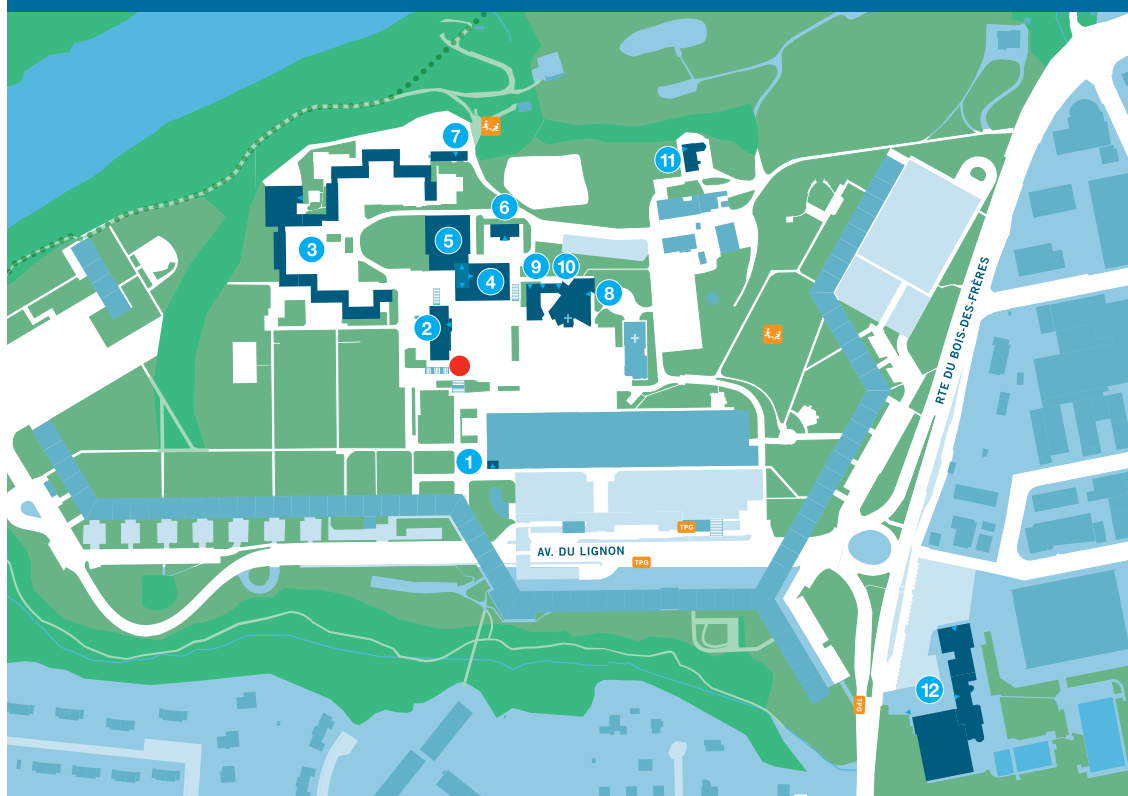
Le pas en + : Afin de proposer une signalétique et des destinations qui répondent de manière ciblée aux besoins des usagers, il est possible de distinguer les lieux de prise en charge :

- **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 DESTINATION (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'Etat 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

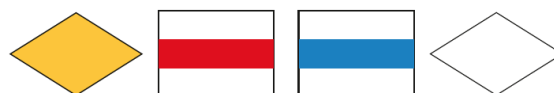
Depuis le 1^{er} juillet 2026, les nouveaux panneaux pour chemins pour piétons de l'OSR (voir chapitre 2.2.1) sont obligatoires pour signaler les destinations suivantes : équipements et services publics, institutions et/ou lieux très fréquentés, repères spatiaux et pôles de mobilité (voir aussi chapitre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



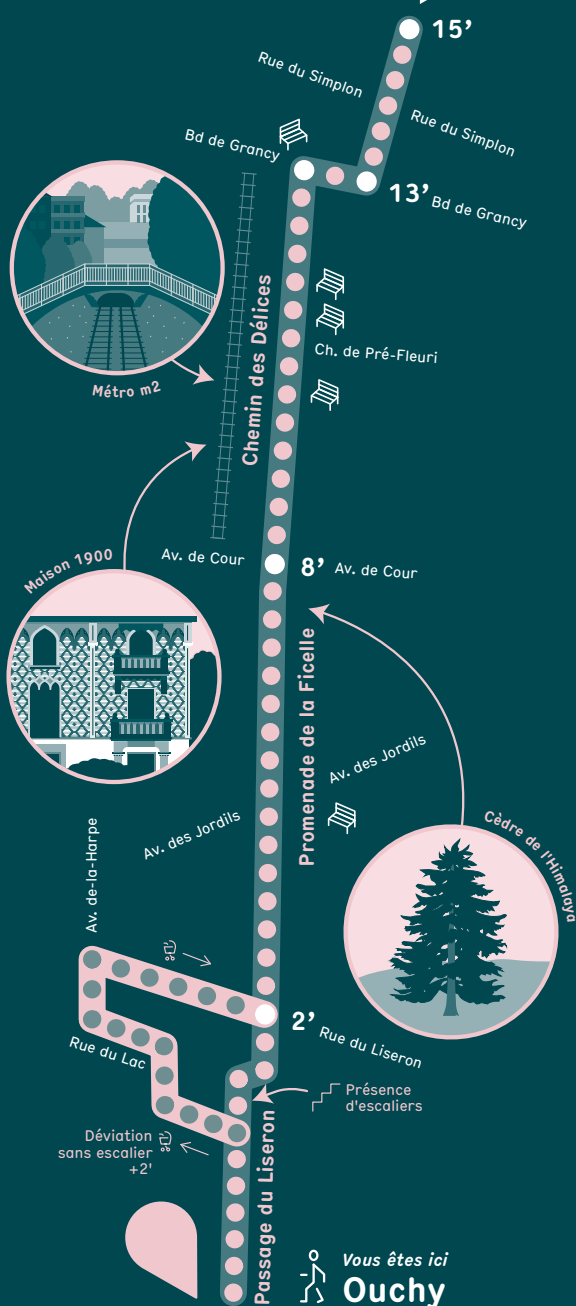
C'EST PARTI !



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.



Exemple d'un plan sous forme illustrée dans la commune de Stans (Commune de Stans)

Qualités techniques

- **Résistance des matériaux** : Le mobilier urbain doit faire face à des conditions climatiques rudes (variations de température, fort ensoleillement, pluie et neige). Il doit reposer sur des constructions robustes, utilisant généralement de l'aluminium, de l'acier galvanisé ou de la fonte d'aluminium. Pour lutter contre le vandalisme, il est préconisé d'employer des fixations inviolables ainsi que des films ou laminages de protection anti-UV et anti-graffitis.
- **Facilité d'entretien** : Les supports doivent être conçus pour permettre un nettoyage, un montage et un démontage aisés par les services techniques de la commune. L'utilisation de fonds de couleurs foncées (anthracite, gris) est conseillée car ces teintes vieillissent mieux dans le temps et accusent moins les salissures et détériorations physiques que les surfaces claires.
- **Modularité et remplacement (mise à jour)** : Le territoire évoluant constamment, une signalétique non actualisée peut rapidement amener à de la désinformation. Le matériel choisi doit donc garantir des modifications de contenu simples et peu onéreuses. Pour cela, il est essentiel d'opter pour un système modulaire où la structure porteuse et les visuels (ou lamelles d'inscriptions) sont facilement séparables et remplaçables individuellement.

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 :

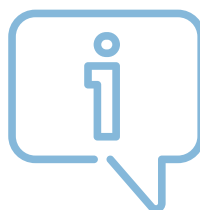
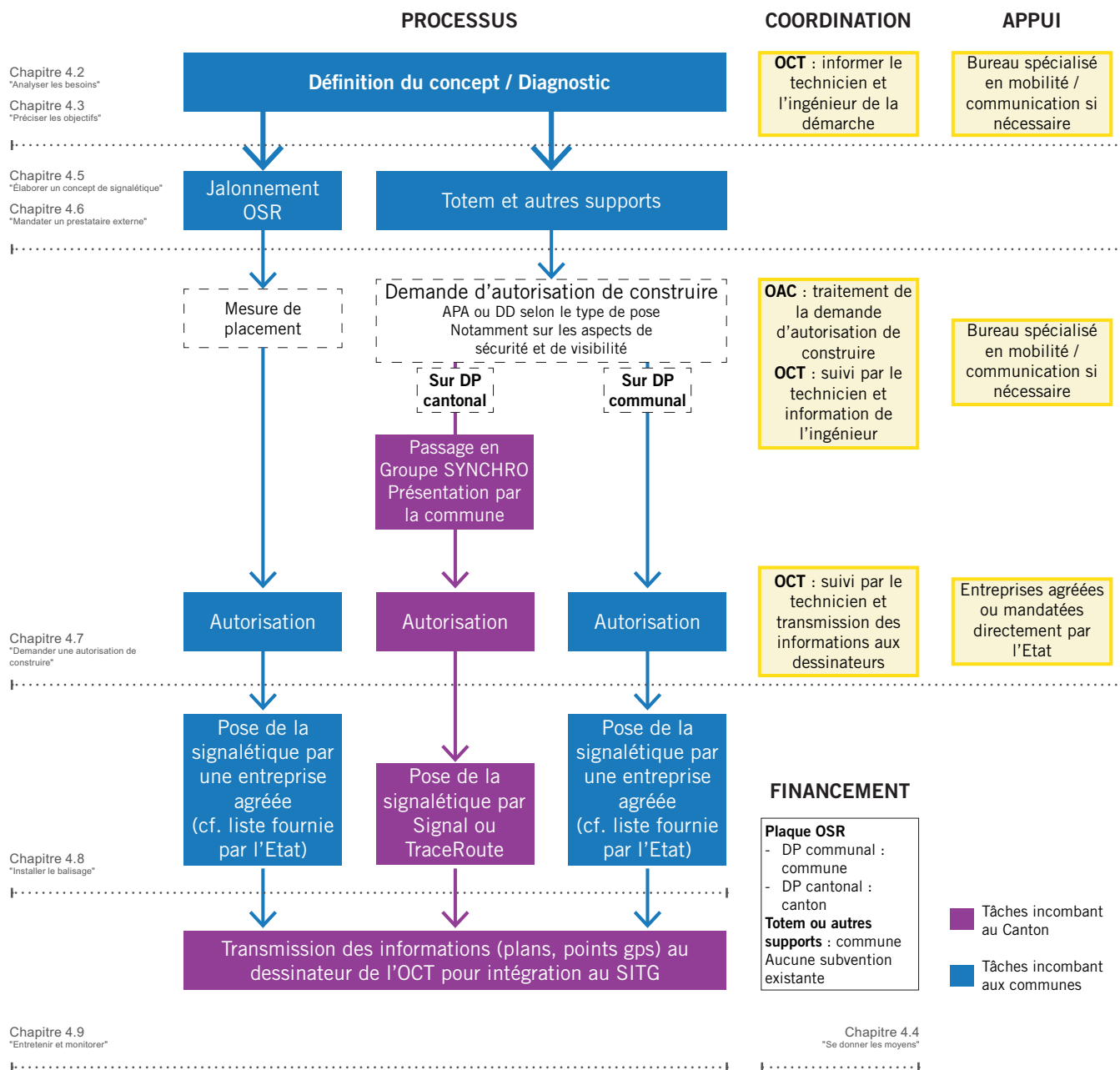
- **Mise à jour** : La signalétique doit être actualisée en cas de changements (nouveaux quartiers, déplacements d'institutions). Des informations obsolètes nuisent à l'orientation et à la confiance des usagers. Pour faciliter ces mises à jour à moindre coût, il est fortement recommandé d'utiliser des 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



mobilites.ge.ch