

Cas pratique
SIGNALISATION DE DIRECTION
POUR VÉLOS DANS LES
DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS
ET DE LOISIRS



10.05.2011

Aperçu



Signalisation de direction pour vélos combinée pour itinéraires locaux quotidiens et itinéraires régionaux de loisirs (source: Büro für Mobilität AG)

Même les meilleurs itinéraires cyclables restent inutilisés s'ils ne sont pas signalisés. Une bonne signalisation pour les vélos, les VTT et les engins assimilés à des véhicules (EAV) est essentielle pour renforcer l'attrait d'un réseau d'itinéraires cyclables et promouvoir la mobilité douce. Les itinéraires cyclables impliquant souvent de devoir emprunter différentes catégories de routes et voies, une signalisation de direction claire, continue et uniforme est donc nécessaire. La norme 640 829a VSS (Association suisse des professionnels de la route et des transports) définit les principes et les modalités de conception de l'ensemble de la signalisation liée à la mobilité douce. Le manuel «Signalisation de direction pour les vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules» (Office fédéral des routes OFROU et Fondation SuisseMobile), paru en 2010, indique comment la signalisation doit être appliquée.

La mise en œuvre d'une telle signalisation dépend généralement, dans la pratique, de l'itinéraire cyclable, des groupes d'utilisateurs et de l'objectif poursuivi. Le principe fondamental à retenir est le suivant: la signalisation de direction pour vélos s'adresse à ceux qui ne connaissent pas les environs, c'est-à-dire aux personnes qui sont de passage dans les villes et agglomérations, pendant leurs loisirs ou au cours d'un voyage. Le réseau d'itinéraires

cyclables défini constitue la base de cette signalisation. Le manuel «Conception d'itinéraires cyclables» (2008) indique comment procéder lors de la conception et de la mise en œuvre d'un réseau d'itinéraires cyclables.

Exemple de la ville de Zurich

Le réseau d'itinéraires cyclables visé a été défini dans le plan directeur communal "Trafic vélo" 2004 de la ville de Zurich et adopté par les autorités. La stratégie partielle «Circulation à vélo», dans le cadre de la stratégie Mobilité Douce de la ville de Zurich 2004, définit le balisage des itinéraires cyclables comme domaine dans lequel il était nécessaire d'intervenir. Une signalisation de direction pour vélos reposant sur un concept municipal en la matière a été mise en place sur l'ensemble du périmètre urbain. 25 itinéraires continus pour vélos et VTT, à travers la ville, sont jusqu'à présent signalisés par des panneaux uniformes. Les principaux itinéraires constituent la base de signalisation de direction pour vélos à chaque bifurcation d'itinéraires secondaires. La ville de Zurich applique le principe de la coexistence. En d'autres termes, les déplacements à vélo sont organisés autant que possible conjointement avec les TIM, ce qui complique le repérage dans le périmètre urbain, notamment pour ceux qui manquent d'expérience ou ne connaissent pas les lieux. La signalisation de direction pour vélos communale repose sur un concept de balisage d'itinéraires cyclables urbains qui poursuit quatre objectifs:

- Prise en compte des besoins: la signalisation de direction tient compte des divers besoins des usagers.
- Uniformité/intégration: le concept de signalisation de direction fait une distinction entre destinations principales, destinations secondaires et destinations individuelles à partir desquelles les itinéraires principaux et secondaires sont définis. La signalisation de direction communale est intégrée aux itinéraires régionaux, nationaux et internationaux.
- Continuité: signalisation de direction continue, «fil conducteur» pour les itinéraires cyclables.
- Information en temps voulu: la conception et la disposition garantissent une information fournie en temps voulu.

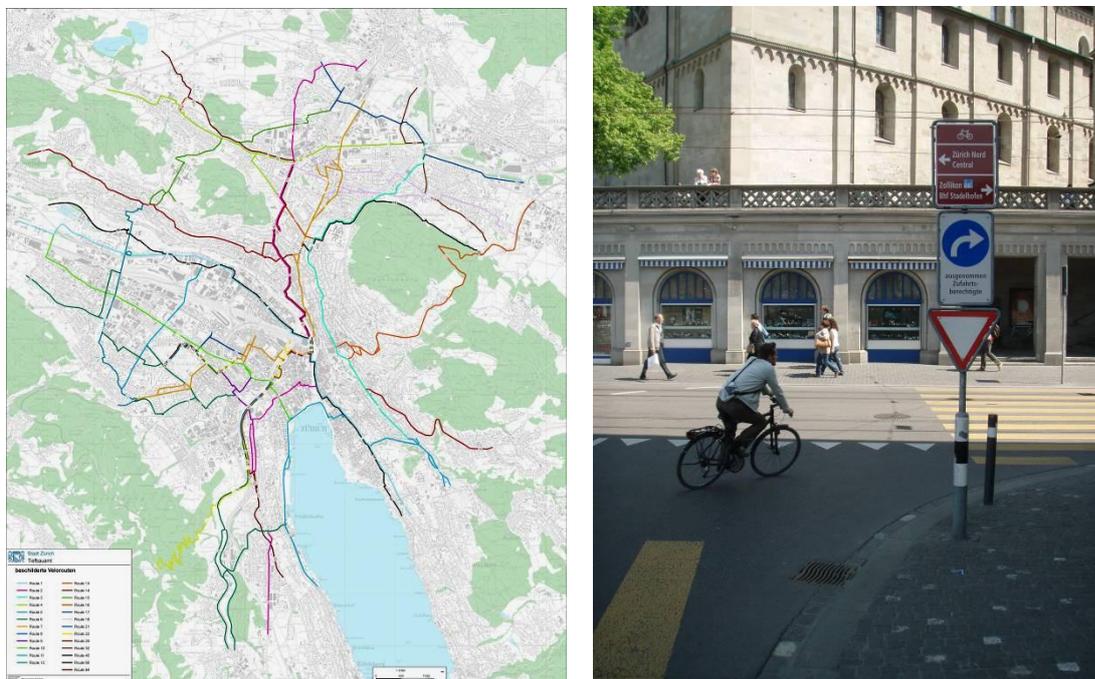
Depuis plusieurs années, la ville de Zurich est assistée dans la conception de la signalisation de direction pour vélos par un bureau d'experts privé également chargé de la conception au niveau cantonal. Dans le cadre de la planification concrète d'une telle signalisation, une fiche de signalisation avec désignation de l'endroit, contenu de la signalisation, taille et fixation avec photo est établie pour chaque site.

Exemple de l'agglomération Lausanne Morges

Un concept pour le jalonnement des itinéraires cyclables a été développé à l'échelle de l'agglomération Lausanne-Morges. 74 pôles ou centres d'intérêts y ont été identifiés (gares CFF, arrêts TP, Hautes-Ecoles, centres économiques et culturels, etc.), entre lesquels des itinéraires cyclables ont été sélectionnés, permettant ainsi d'identifier les axes devant être balisés.

Un projet pilote mené sur le secteur UNIL-EPFL a permis de valider la démarche avant de l'étendre à l'ensemble de l'agglomération. L'emplacement exact des panneaux directionnels aux carrefours y a été précisé selon quelques principes de jalonnement, montrant la nécessité d'une bonne coordination avec SuisseMobile. Ce concept de jalonnement s'inscrit dans le cadre de la Stratégie de promotion du vélo à l'horizon 2020 du Canton de Vaud (2010), laquelle définit les lignes directrices en matière d'infrastructures et de réseau cyclable et promeut la mise en place d'une véritable culture du vélo.

Description



Signalisation de direction pour vélos de la ville de Zurich: plan des itinéraires cyclables balisés dans la ville de Zurich (état 2011) (source: Services des ponts et chaussées de la ville de Zurich)

Contexte

Problématique et besoins

Les itinéraires cyclables impliquant souvent d'emprunter les catégories les plus diverses de routes et de voies, le caractère prioritaire s'en trouve fréquemment modifié et les changements de direction sont nombreux.

Notamment dans les zones urbaines où les rues à trafic mixte, les rues à sens unique, les interdictions de circuler, etc., compliquent le repérage pour les cyclistes, justifiant ainsi la nécessité de mettre en place une signalisation continue pour les itinéraires cyclables. Une bonne signalisation de direction pour vélos doit répondre aux objectifs suivants:

1. Repérage pour ceux qui ne connaissent pas les lieux (en particulier itinéraires de loisirs, offre touristique, ville et agglomération)
2. Regroupement des flux de circulation (dans les villes et agglomérations)
3. Signalisation continue, logique et cohérente
4. Sécurité (par une meilleure perception des cyclistes)

5. Interface garantie avec les transports publics
6. Promotion des déplacements à vélo par une meilleure visibilité des itinéraires cyclables

Dans la réalité, les signalisations manquantes, incomplètes, difficilement visibles, non coordonnées et non uniformes sont malheureusement fréquentes. De telles signalisations de direction autonomes et manquant de coordination de la part des communes doivent être évitées, car elles déconcertent les cyclistes et entraînent souvent des coûts d'adaptation a posteriori. L'intégration de la signalisation pour les vélos au réseau d'itinéraires principal et aux structures de signalisation de direction ainsi qu'une approche systématique en la matière sont nécessaires.

La planification d'itinéraires cyclables à la base d'une bonne signalisation de direction pour vélos

Une signalisation pour vélos appropriée ne peut en aucun cas remplacer une bonne planification des itinéraires cyclables. Fondamentalement, l'objectif est de concevoir un tracé autant que possible homogène d'itinéraires cyclables de qualité qui doivent être signalisés de manière continue au cours d'une deuxième étape.

Les exemples de la ville de Zurich et de l'agglomération Lausanne-Morges soulignent pleinement l'intérêt de procéder préalablement à une planification systématique des itinéraires locaux utilisés au quotidien et pendant les loisirs, sur laquelle repose une signalisation de direction appropriée et judicieuse. Les itinéraires cyclables sont par définition des itinéraires attrayants, sûrs et continus, présentant un volume ou un potentiel minimum de trafic vélo. À cet égard, le manuel «Conception d'itinéraires cyclables» (2008) de l'Office fédéral des routes (OFROU) et de la Fondation SuisseMobile recommande de procéder comme suit:

1. Études de réseaux: détermination des trajets entre des destinations importantes, structure du réseau d'itinéraires cyclables.
2. Subdivision en sections: les sections d'études font une distinction entre itinéraires destinés aux déplacements quotidiens et itinéraires de loisirs tout comme sections en localité et sections hors localité.
3. Examen de variantes: détermination des meilleurs parcours potentiellement possibles à partir des critères de qualité définis (fluidité, environnement, régime et intensité du trafic, homogénéité, endroits dangereux, sentiment de sécurité, parcours directs, dessertes).
4. Élaboration de projets: trains de mesures pour mettre en place de nouveaux itinéraires cyclables ou corriger des problèmes d'itinéraires existants.
5. Réalisation: construction et exécution tout comme exploitation et entretien.

Les itinéraires cyclables sont définis dans des plans officiellement adoptés par les autorités. Les plans directeurs cantonaux fixent les itinéraires cyclables internationaux, nationaux et régionaux. Les plans directeurs régionaux reprennent ces itinéraires et les complètent par le réseau supra-communal. En complément, le réseau communal pour les déplacements quotidiens et de loisirs est défini dans les plans directeurs communaux.

Projets d'agglomération

Les projets d'agglomération sont importants dans la promotion systématique des déplacements à vélo. Le guide «La mobilité douce dans les projets d'agglomération» (2007) recommande de distinguer quatre domaines qui doivent être analysés dans le cadre d'une procédure systématique: outre l'analyse du réseau d'itinéraires cyclables (réseau pour les déplacements quotidiens et de loisirs), les interfaces intermodales et les nœuds de correspondance ainsi que la sécurité, l'information/la signalisation est un élément primordial.

Offre

Les principes pour la conception et le dimensionnement des panneaux indicateurs sont fixés dans la norme SN 640829 VSS (Signalisation de la mobilité douce) et revêtent un caractère obligatoire. Encourageant une application uniforme de la signalisation, le manuel «Signalisation de direction pour les vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules» (2010) de l'Office fédéral des routes OFROU et de la Fondation SuisseMobile aide dans la mise en œuvre, de même que le manuel «La Suisse à vélo» (2006).

Les panneaux indicateurs pour vélos, VTT et EAV aux emplacements importants¹ contiennent des indications de destination et de distance. De simples panneaux sans indications peuvent être utilisés aux emplacements secondaires. La signalisation des itinéraires nationaux et régionaux de SuisseMobile comporte toujours un champ de désignation de l'itinéraire. La norme VSS fait une distinction entre destinations principales et secondaires. Les destinations principales sont des localités de grande taille ou des localités importantes pour la clarté de l'itinéraire. Elles doivent être obligatoirement indiquées dans la signalisation de direction. Les destinations secondaires sont des localités de taille moyenne et petite, des lieux à l'intérieur de villes ainsi que des cols. En cas de situations complexes (croisements avec manque de visibilité, etc.), il est recommandé d'intégrer la signalisation de direction pour vélos au balisage général en vue de garantir la lisibilité.

À partir des guides cités, les exigences et propriétés des itinéraires cyclables destinés aux déplacements quotidiens et liés aux loisirs ainsi que leurs panneaux indicateurs peuvent être résumées comme suit:

¹ Points de départ et d'arrivée des itinéraires, interfaces avec les transports publics et les TIM, panneaux d'information, bifurcations et croisements concernant toutes les destinations indiquées préalablement sur le panneau indicateur, centres-villes et interfaces avec des routes importantes.

	Déplacements quotidiens	Déplacements liés aux loisirs
Définition	Ils doivent permettre d'atteindre une destination, p. ex. pour le travail, la formation, les achats.	Ils doivent permettre de parcourir un trajet, p. ex. voyages de plusieurs jours, excursions journalières, entraînement
Critères de qualité prépondérants	<ul style="list-style-type: none"> - Régime et intensité du trafic - Endroits dangereux - Parcours directs 	<ul style="list-style-type: none"> - Environnement - Régime et intensité du trafic - Endroits dangereux
Propriétés	Les itinéraires destinés aux déplacements quotidiens sont souvent proches des routes principales ou empruntent même ces dernières.	Les itinéraires de loisirs sont tracés dans un environnement paysager agréable et le plus tranquille possible.
Destinations importantes	<p>Les destinations importantes doivent être autant que possible directement desservies, 200 m (en localité) ou 500 m (hors localité).</p> <p>Destinations importantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Localités voisines - Zones résidentielles - Gares, arrêts - Établissements d'enseignement, zones de travail - Centres commerciaux - Centres de loisirs, etc. 	<p>Les destinations importantes doivent être autant que possible directement desservies, 200 m (en localité) ou 500 m (hors localité).</p> <p>Destinations importantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Localités d'étape/centres-villes avec gare - Zones de loisirs de proximité à partir des centres-villes - Curiosités, etc.
Itinéraires cyclables	<ul style="list-style-type: none"> - Itinéraires locaux pour les déplacements quotidiens (réseaux cyclables communaux) 	<p>Itinéraires cyclables de SuisseMobile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Itinéraires internationaux, nationaux, régionaux - Itinéraires pour VTT et EAV
Signalisation de direction	<p>Les itinéraires pour les déplacements quotidiens doivent être balisés s'ils:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sont particulièrement sûrs, attrayants ou rapides, - sont difficilement repérables sans signalisation, - sont destinés également aux usagers ne connaissant pas les lieux. 	Les itinéraires de loisirs doivent en principe toujours être balisés.

Tableau: Propriétés et balisage d'itinéraires cyclables destinés aux déplacements quotidiens et de loisirs

Concrètement, faire une distinction entre les trajets quotidiens et ceux liés aux loisirs n'est pas toujours possible ni judicieux. Toutefois, elle sert de support lors de la conception et de la réalisation d'une signalisation de direction pour vélos. Les particularités liées à l'espace et les exigences des différents groupes d'usagers étant diverses, une telle signalisation doit donc faire l'objet d'une appréciation individuelle. Les directives fondamentales pour la mise en œuvre d'une signalisation pour les vélos figurent dans le manuel «Signalisation de direction pour les vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules»:

- Signalisation: compétence au niveau de la conception et de la mise en œuvre; dimensionnement (longueur), sens, inscriptions sur les panneaux indicateurs (indications de destination et de distance, champs de désignation d'itinéraires) ainsi que conception des panneaux indicateurs et d'une signalisation de direction dans des situations complexes.
- Disposition des panneaux: position, emplacement (les panneaux ne doivent être placés que s'ils sont nécessaires, peuvent être perçus à temps et correctement compris), ordre, distances verticales, distances latérales.
- Cohérence et visibilité des panneaux indicateurs.
- Introduction de nouveaux itinéraires de mobilité douce au réseau existant et d'itinéraires de mobilité douce superposés (clarifier à l'aide de la carte Web sur www.suissemobile.ch et en collaboration avec le service cantonal pour la mobilité douce si les itinéraires existants sont concernés).
- Signalisation des itinéraires pour EAV.
- Entretien de la signalisation de direction pour vélos (liste de contrôle).

Une attention particulière doit être accordée à la signalisation uniforme et intégrale du raccordement au réseau des transports publics (parcs pour vélos, Bike and Ride, etc.) ainsi qu'à l'information aux arrêts des transports publics qui sont traitées dans les manuels «Présentation des informations concernant la mobilité douce et sa combinaison avec les offres des transports publics» (2007) et «InfoPoints de SuisseMobile aux gares» (2011).

Expérience

Une signalisation de direction pour vélos conçue de manière uniforme et appropriée comporte de nombreux avantages:

- Les cyclistes parviennent de manière ciblée et en toute sécurité à destination en empruntant des itinéraires agréables.
- Les destinations et les centres-villes gagnent en attractivité.
- La sécurité routière est renforcée en raison des itinéraires sûrs qui forment le réseau.
- Le choix du moyen de transport pour les déplacements quotidiens et de loisirs se porte sur le vélo. La signalisation de direction a un effet publicitaire sur tous les usagers de la route.

Au niveau communal, l'expérience montre qu'une signalisation de direction généralisée pour les itinéraires quotidiens à vélo n'est pas toujours appropriée et peut donner lieu, dans certains cas, à une forêt de panneaux manquant de visibilité. Il est donc important de définir l'objectif d'une signalisation de direction pour vélos:

- Que souhaite-t-on obtenir par cette signalisation? (Regrouper les flux de circulation, faire en sorte que le réseau d'itinéraires cyclables soit visible, etc.)
- À quels groupes cibles la signalisation s'adresse-t-elle? (Personnes qui ne connaissent pas les lieux, déplacements quotidiens ou de loisirs, groupes d'usagers, etc.).

Les réseaux d'itinéraires cyclables doivent être intégralement balisés en fonction de la taille, de la topographie et des destinations primaires d'une commune, d'une région ou d'une agglomération. Les **zones urbaines et agglomérations** comptent un pourcentage élevé de rues à trafic mixte et d'espaces étroits avec manque de visibilité, ce qui a tendance à compliquer le repérage du réseau d'itinéraires cyclables. Une signalisation de direction pour vélos bien visible, complétée par des marquages au sol continus et des pictogrammes, est nécessaire aussi bien pour les itinéraires destinés aux déplacements quotidiens que pour les de loisirs. Plus le réseau d'itinéraires cyclables d'une agglomération urbaine est facile à repérer, plus ses avantages s'accroissent. Par ailleurs, une signalisation de direction pour vélos urbaine doit tenir compte de différents groupes cibles aux besoins divers. Les itinéraires cyclables plutôt destinés aux cyclistes qui aiment prendre leur temps et à protéger, et qui ne suivent pas le tracé habituel du trafic motorisé, doivent faire l'objet d'un balisage plus marqué.

Dans les communes plus petites, la signalisation de direction pour vélos concerne essentiellement les itinéraires touristiques destinés aux loisirs. Dans les localités touristiques, une signalisation de direction pour vélos est souhaitable et doit être mise en œuvre conformément aux recommandations du manuel «Signalisation de direction pour les vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules». Dans ces cas là, un balisage généralisé des itinéraires destinés aux déplacements quotidiens n'est pas approprié et donne lieu à une signalisation superflue. La signalisation de direction d'itinéraires touristiques doit toujours être coordonnée avec la Fondation SuisseMobile.

Profil

Moyens de transport

- mobilité piétonne
- ✓ mobilité cycliste
- ✓ mobilité combinée
- transports publics
- transports individuels motorisés
- transports de marchandises

Motifs de déplacements

- ✓ déplacements domicile-travail
- ✓ déplacements pour les achats
- ✓ déplacements pour les loisirs
- déplacements professionnels
- déplacements pour rendre service
- ✓ déplacements domicile-école

Domaines d'action

- prestation de service
- marketing
- ✓ management de la mobilité
- ✓ planification du trafic et du territoire
- véhicules et équipements

Importance de la commune

- ✓ < 5'000 habitants
- ✓ 5'000 – 10'000 habitants
- ✓ 10'000 – 20'000 habitants
- ✓ > 20'000 habitants

Type de commune adapté au projet

- ✓ ville / agglomération
- ✓ commune résidentielle située à l'extérieur d'une agglomération
- ✓ commune à forte densité d'emploi
- ✓ commune rurale
- ✓ commune touristique

Durée de mise en œuvre du projet

- 6 mois
- ✓ 1 an
- ✓ 2 ans
- ✓ 5 ans

Coût d'investissement

- faible (< Fr. 10'000.--)
- ✓ moyen (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- ✓ élevé (> Fr. 50'000.--)

Frais d'exploitation annuels

- faibles (< Fr. 5'000.--)
- ✓ moyens (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- ✓ élevés (> Fr. 20'000.--)

Remarques

Le délai de réalisation dépend de l'état de la conception des itinéraires cyclables et de la taille de la commune.

Les coûts d'investissement et d'exploitation dépendent essentiellement de deux facteurs: si une nouvelle signalisation de direction pour vélos doit être mise en place de manière généralisée ou s'il s'agit, dans les communes plus petites par exemple, d'apporter par de simples mesures des améliorations ponctuelles permettant un meilleur repérage des pistes pour vélos, VTT et EAV.

Effets

Environnement et énergie

Des informations et un repérage clairs influencent le choix du moyen de transport au profit des déplacements écologiques à vélo exempts d'émissions, silencieux et qui ne nécessitent que peu d'espace. Une signalisation de direction adaptée aux besoins des usagers se déplaçant à vélo, VTT et EAV favorise une mobilité écologique et à basse consommation d'énergie dans les déplacements quotidiens et de loisirs.

Société

Des informations de qualité permettent d'améliorer la sécurité routière, car les itinéraires balisés sont considérés comme sûrs et la signalisation de direction est perçue par tous les usagers de la route. Un réseau bien signalé est une invitation à faire du vélo, du VTT ou à se déplacer avec un EAV et améliore ainsi la santé et la qualité de vie. De plus, il renforce la qualité de séjour dans les localités et les centres-villes.

Enfin, une signalisation de direction uniforme et généralisée contribue à la promotion de l'image de marque du vélo, du VTT et des EAV.

Économie

Pour les communes et les villes, une signalisation de direction uniforme et appropriée constitue une offre touristique attrayante tout comme un élément efficace de la stratégie de promotion du site économique.

Le commerce local profite d'un centre-ville ou d'une place de village attrayants et les centres commerciaux et de loisirs sont plus facilement repérables grâce aux panneaux indicateurs sur lesquels ils sont indiqués en tant que destinations majeures locales.

Par conséquent, les cyclistes représentent un important groupe cible en tant que clients, non seulement dans le cadre des déplacements liés aux loisirs mais aussi quotidiens.

Outils

Démarche

La signalisation de direction pour vélos étant une tâche continue reposant sur la définition et l'élargissement d'un réseau d'itinéraires cyclables, elle fait donc partie du processus de conception des itinéraires cyclables.

1. Impulsion de l'administration, de la politique, d'organisations, etc. en vue d'améliorer et d'uniformiser une telle signalisation.
2. Études de réseaux: conception et définition d'un réseau d'itinéraires cyclables, s'il n'existe pas. Les itinéraires destinés aux déplacements quotidiens doivent être définis en collaboration avec le service cantonal pour la mobilité douce. Les itinéraires de loisirs doivent en outre être coordonnés avec SuisseMobile.
3. Élaboration d'un concept de signalisation de direction:
 - Que souhaite-t-on obtenir par cette signalisation?
 - Définition des groupes cibles: à qui la signalisation s'adresse-t-elle? Aux personnes qui connaissent l'endroit (itinéraires destinés aux déplacements quotidiens) ou à ceux qui ne le connaissent pas (itinéraires de loisirs).
4. Mise en œuvre des itinéraires cyclables, comblement des lacunes existantes (mesures infrastructurelles).
5. Mise en œuvre de la signalisation de direction pour vélos (conformément au manuel «Signalisation de direction pour les vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules», 2010), éventuellement complétée par des marquages au sol et des pictogrammes (conformément au rapport de recherche «Marquages pour le trafic cycliste», 2009).
6. Entretien et maintenance des itinéraires et de la signalisation.
7. Réseau d'itinéraires cyclables et signalisation de direction complétés en permanence.

Financement

Les coûts de la signalisation de direction pour vélos, les VTT et les EAV sont pris en charge par les cantons et les communes. Dans le cadre de projets d'agglomération, la Confédération peut participer aux mesures de signalisation de direction de la mobilité douce.

Marketing

Les travaux de conception d'une signalisation de direction pour vélos doivent être accompagnés d'une campagne de sensibilisation visant à communiquer à grande échelle les mesures réalisées. Pour ce faire, la publication d'un plan du réseau cyclable et la mise en place de panneaux d'information (conformément à la norme SN 640 829 VSS) constituent des mesures appropriées. La communication via SuisseMobile est requise pour les itinéraires touristiques.

Informations complémentaires

Liens utiles:

- OFROU – Mobilité douce: www.mobilite-douce.ch
- Conférence Vélo Suisse: www.conferencevelo.ch
- Itinéraires cyclables – SuisseMobile: www.suissemobile.ch (itinéraires, services, etc.);
www.suissemobile.org (Fondation SuisseMobile, divers documents, téléchargements, etc.)

Autres documents à télécharger:

A) Lois et normes:

- Normes VSS (payantes): www.vss.ch. Notamment la norme SN 640 829 (signalisation du trafic lent) à caractère obligatoire.

B) Guides:

- OFROU/SuisseMobile (2011): InfoPoints de SuisseMobile aux gares. Manuel: www.schweizmobil.org/web/schweizmobil/fr/downloads/manuals/CHM.html
- OFROU/SuisseMobile (2010): Manuel «Signalisation de direction pour les vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules», www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00482/index.html?lang=fr
- OFROU/SuisseMobile (2009): Conception d'itinéraires cyclables. Manuel: www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00482/index.html?lang=fr
- OFROU (2009): Rapport de recherche «Marquages pour le trafic cycliste», MD D 116, www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?lang=fr
- OFROU/SuisseMobile (2007): Présentation des informations concernant la mobilité douce en combinaison avec les offres des transports publics. Manuel: www.schweizmobil.org/web/schweizmobil/fr/downloads/manuals/CHM.html
- OFROU (2007): La mobilité douce dans les projets d'agglomération. Aide de travail: www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?lang=fr
- Fondation «La Suisse à vélo» (2006): La Suisse à vélo. Manuel: www.schweizmobil.org/web/dms/schweizmobil/downloads/public/SchweizMobil/04_Manuals/Veloland/Handbuch_VL_Web.pdf
- Mobilité piétonne / Pro Velo Suisse (2007): Surfaces partagées entre piétons et cyclistes. Recommandations relatives à l'opportunité, l'introduction, l'organisation et l'aménagement de surfaces communes (dans les localités): www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?lang=fr

C) Exemples

- Velofachstelle Stadt Zürich:
www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/taz/mobilitaet/fuss- und_veloverkehr.html (en allemand)
- Projet d'agglomération Lausanne-Morges: www.lausanne-morges.ch

Adresses:

Service des ponts et chaussées de la ville de Zurich, Mobilité + Conception
Matthias Camenzind
Werdmühleplatz 3
CH-8021 Zurich
mathias.camenzind@zuerich.ch

Bureau du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)
Rue du Closel 15, Case postale 129
CH-1020 Renens 1
Tél. 021 621 08 01
info@lausanne-morges.ch

Demandez également conseil auprès des représentants de Mobilservice PRATIQUE dans votre canton:

www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/conseils-pratiques.html

Responsable de l'élaboration de ce cas pratique:

Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
CH-3011 Berne
Tél. 031 311 93 63

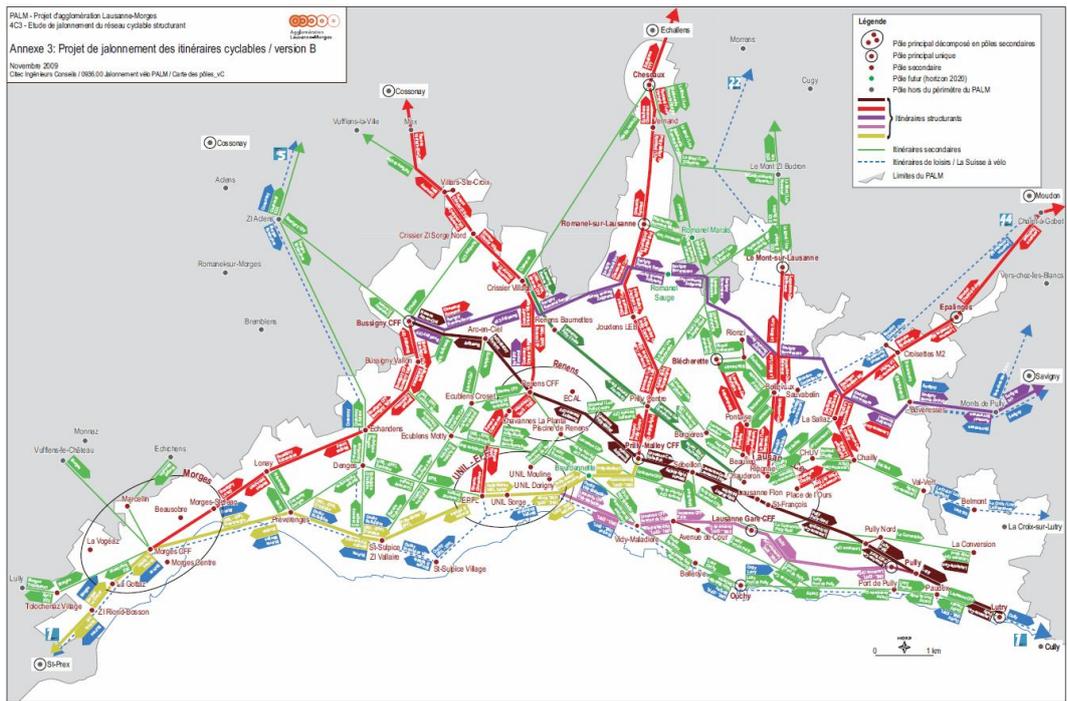
Galerie de photos



Signalisation de direction pour les déplacements quotidiens en ville: exemples de la ville de Zurich (source: Services des ponts et chaussées de la ville de Zurich)



Signalisation de direction pour les déplacements de loisirs (source: SuisseMobile)

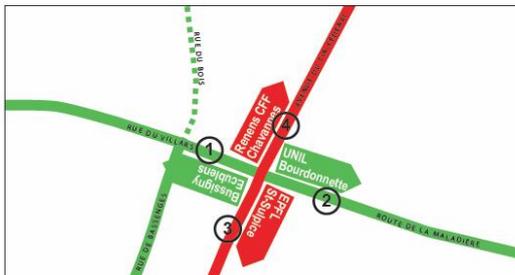


Projet de signalisation de direction dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges (2009), ébauche (source: agglomération Lausanne-Morges)



Projet pilote de signalisation de direction d'itinéraires cyclables dans les secteurs UNIL-EPFL (source: agglomération Lausanne-Morges)

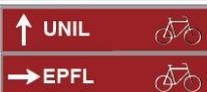
22 - Carrefour Avenue du Tir Fédéral - Route de la Maladière



22.1 - Rue du Villars



1 Sur mât existant - Candélabre



2 Mât à installer



22.2 - Route de la Maladière



1 Mât à installer



2 Sur mât existant - Candélabre (cf. zoom)



22.3 - Avenue du Tir Fédéral (dir. Renens)



1 Sur mât existant - Candélabre



2 Sur mât existant - Candélabre (cf. zoom)



22.4 - Avenue du Tir Fédéral (dir. EPFL)



1 Sur mât existant - Candélabre



2 Mât à installer



Extrait du projet de signalisation de direction d'itinéraires cyclables (projet 4c.3 dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges) (source: agglomération Lausanne-Morges)