



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Office fédéral des routes OFROU  
Ufficio federale delle strade USTRA

Suisse**Mobile** 



# Mobilité douce et loisirs de proximité

Recommandations et exemples pour la promotion de la  
mobilité douce avec les loisirs de proximité

## **Impressum**

### **Editeurs**

© Office fédéral des routes (OFROU), 2020

© Fondation SuisseMobile, 2020

© Suisse Rando, 2020

### **Auteurs**

SuisseMobile: Markus Capirone et Bruno Hirschi

Suisse Rando: Pietro Cattaneo, Bernard Hinderling

### **Rédaction**

SuisseMobile: Markus Capirone

### **Conception**

SuisseMobile: Beatrice Nünlist

### **© Photos et illustrations**

**Exemple du Rontal:** LucernePlus, Gestion du territoire de Lucerne-Est, Ebikon; Seippel Architectes paysagers, Lucerne; Suisse Rando, Berne

**Exemple de Lavaggio:** Luigi G. Herz, Françoise Gehring, Grazia Bianchi, Cittadini per il territorio, Mendrisio

**Couverture et exemples de l'Île-de-la-Suze:** Anita Vozza, Bienne

**Autres:** SuisseMobile

### **Contributions au texte**

Exemple de l'Île-de-la-Suze: Mike Sommer, textatelier.ch

### **Relecture**

Andrea Leuthold, Zurich

### **Traduction**

Blaise Dériaz, Genève

### **Diffusion**

Office fédéral des routes (OFROU), 3003 Berne, [info@astra.admin.ch](mailto:info@astra.admin.ch)

Fondation SuisseMobile, [info@suissemobile.ch](mailto:info@suissemobile.ch)

Suisse Rando, [info@randonner.ch](mailto:info@randonner.ch)

### **Téléchargement**

[www.mobilite-douce.ch](http://www.mobilite-douce.ch) / [www.suissemobile.org](http://www.suissemobile.org) /

[www.chemins.randonner.ch](http://www.chemins.randonner.ch)

# Préface

Avec la densification croissante de l'urbanisation, l'exploitation intensive des terrains proches des zones d'habitat ainsi que l'augmentation de la mobilité motorisée, le déassement actif par la promenade, randonnée, jogging, fauteuil roulant, vélo, VTT et rollers (mobilité douce) devient toujours plus important. Ces activités sont favorables à la santé de la population et ménagent les ressources.

Cours d'eau, forêts et paysages richement structurés sont des zones préférées pour les loisirs de proximité et correspondent aux divers besoins de la population. S'ils sont desservis par de bonnes infrastructures pour la mobilité douce et rapidement accessibles à pied ou à vélo, ils favorisent la qualité de vie de la région et déchargent le réseau routier. Aujourd'hui déjà, 65 % des personnes se rendent à leur zone de loisirs de proximité à pied (50 %) ou à vélo (15 %).

La combinaison des loisirs de proximité et de la mobilité douce est donc d'intérêt public. C'est pourquoi il est important que la grande valeur des loisirs de proximité et de la mobilité douce pour la population locale soit reconnue et que des offres correspondantes soient créées ou encouragées.

Loisirs de proximité et mobilité douce sont d'importants thèmes transversaux dans les tâches de planification pour les urbanisations et les transports ainsi que pour les projets d'agglomération, les remaniements parcellaires ou les mesures de renaturation.

La présente brochure veut contribuer à reconnaître et à utiliser les synergies qui en résultent. Elle veut aussi motiver la population, la politique, les autorités ainsi que les spécialistes de mobilité douce et de planification à toujours réfléchir ensemble sur les questions de l'aménagement de l'espace et à profiter ainsi d'améliorer la qualité de vie locale.





# Table des matières

**Loisirs de proximité et mobilité douce | 7**

**Planifier à l'avance mène au succès | 9**

**Exigences pour les chemins de mobilité douce | 11**

**Exemple du Rontal | 15**

**Exemple du Parco del Laveggio | 19**

**Exemple de l'Île-de-la-Suze à Bienne | 23**

**Bases | 27**



## Loisirs de proximité et mobilité douce

Les chemins vers et dans les zones de loisirs de proximité doivent être, pour tous les groupes de population, sûrs, directs, continus et le plus possible attrayants. Ils doivent permettre de satisfaire les besoins de mouvement et de délasserment de cercles de population les plus larges possibles.

Celui qui souhaite se rendre à pied ou à vélo de son domicile ou son travail à une zone de loisirs de proximité est très sensible aux détours et passages dangereux. La vitesse limitée à 30 dans les zones urbanisées est une mesure simple et économique pour améliorer la sécurité et l'attrait des trajets à pied et à vélo avec les zones de loisirs de proximité. Des chemins le long de cours d'eau et passant par des parcs ou des boulevards font déjà partie du délasserment recherché. Sur ces chemins, les routes à orientation trafic et les rails doivent pouvoir être franchis de manière sûre et sans détour. Passerelles et barrages de centrales hydroélectriques doivent être ouverts à la mobilité douce.

La base pour la mobilité douce dans les zones de loisirs de proximité est l'ensemble des chemins sans trafic motorisé. Les personnes de la région concernée qui recherchent la détente connaissent bien les lieux si bien que des mesures de signalisation ne sont en général pas nécessaires. Il est néanmoins important que les chemins soient continus (pas de cul-de-sac), utilisables par toutes les formes de mobilité douce et que la densité de ce réseau permette des trajets avec de nombreuses variantes diversifiées. Cette forme flexible d'utilisation d'une zone de loisirs de proximité peut être efficacement favorisée en comblant des lacunes dans le réseau.

Ces chemins ordinaires sont complétés à un niveau supérieur par le réseau des chemins de randonnée pédestre ainsi que par les itinéraires nationaux, régionaux et locaux de SuisseMobile. Ils ont leur importance en tant que chemins balisés entre les zones urbanisées et celles de loisirs de proximité dont ils constituent une partie des infrastructures. Ils lient les zones urbanisées et leurs zones de loisirs de proximité avec l'ensemble du réseau balisé destiné à la mobilité douce en Suisse. Leur qualité représente l'épine dorsale pour la promotion de la mobilité douce dans le domaine des loisirs de proximité également.







# Planifier à l'avance mène au succès

L'amélioration de la qualité de vie de la population, grâce aux zones de loisirs de proximité et à leurs accès bien adaptés à la mobilité douce, est souvent un thème transversal. Une importante condition préalable dans ce sens est l'intégration précoce des loisirs de proximité et de la mobilité douce dans les planifications et projets ayant des incidences spatiales dans la région concernée. On peut mentionner à titre d'exemple:

- Planification directrice et d'affectation des cantons, régions et communes
- Planification de la desserte communale, planification de quartier
- Planification des axes de développement, grands projets
- Programmes d'agglomération
- Conception des transports
- Plans des réseaux pour piétons et vélos
- Conceptions d'évolution du paysage (CEP), projets de protection de la nature et dispositions de protection
- Planification de la protection des cours d'eau, revitalisations
- Planification forestière
- Planifications agricoles, améliorations des structures, remaniements parcellaires et contributions à la qualité du paysage
- Subventions influençant l'aménagement
- Promotion de la santé
- Projets de construction en général

Les buts suivants devraient à chaque fois être poursuivis:

- Promotion de voies de liaison appropriées pour la mobilité douce entre les zones urbanisées et celles de loisirs de proximité
- Garantie précoce de la perméabilité aux limites des (futures) zones d'urbanisation et de développement pour la mobilité douce
- Comblement de lacunes dans le réseau de mobilité douce au sein des zones de loisirs de proximité
- Promotion de la qualité des chemins de randonnée pédestre balisés et des itinéraires de SuisseMobile

Les interlocuteurs en première ligne pour intégrer la mobilité douce dans ces planifications sont les services cantonaux de mobilité douce (coordination des chemins de randonnée pédestre et des itinéraires de SuisseMobile), les services régionaux et communaux de mobilité et trafic ainsi que les organisations spécialisées pour la marche, la randonnée, le vélo et le VTT.

Une stratégie coordonnée et planifiée à l'avance pour la mobilité douce améliore ses chances de réalisation et contribue à combler ou éviter les lacunes dans les réseaux afin d'offrir à la population des zones de loisirs de proximité attrayantes et facilement accessibles.





# Exigences pour les chemins de mobilité douce

Toutes les personnes en déplacement par leur propre force préfèrent, lors de leurs loisirs de proximité aussi, des chemins sans trafic motorisé et, si possible, dans un voisinage naturel ou presque. C'est d'une importance fondamentale.

Un réseau fin utilisable dans une zone urbanisée et au-delà de ses limites permet d'atteindre les zones de détente rapidement et sans détour (parcours d'au maximum quinze minutes). Pour cela, le passage libre à travers les quartiers et un franchissement sûr de barrières telles que routes à fort trafic, faisceaux de voies, cours d'eau ainsi que zones industrielles et commerciales sont particulièrement importants. Des éléments attrayant dans le paysage le long des voies d'accès renforcent le niveau du délassément aussi en cours de route pour aller et revenir d'une zone de loisirs de proximité.

## Planification coordonnée de la mobilité douce

Il faut tendre à une séparation entre les divers groupes d'utilisateurs sur les voies très fréquentées de mobilité douce.

Si les chemins pour piétons et randonneurs ne peuvent pas être séparés de ceux pour cyclistes et vététistes, la fréquentation (attendue) des ces deux formes de mobilité douce ainsi que l'importance dans leurs réseaux respectifs (national, régional, local) peuvent servir de base afin de décider quelles largeur et surface sont optimales pour le chemin.





Les exigences techniques pour les voies destinées à la mobilité douce sont en général modestes:

### **Chemins de terre et sentier jusqu'à 1 mètre de large**

Promenade, randonnée, marche, VTT

### **Chemins en gravier ou stabilisés dès 1 mètre de large**

Promenade, randonnée, marche, VTT, vélos (loisirs), fauteuils roulants, promenade avec poussettes (surface de bonne qualité)

### **Chemins revêtus**

Promenade avec ou sans béquilles, cannes, déambulateur etc., randonnée (exceptionnellement), marche (toute l'année), VTT (exceptionnellement), vélos (en particulier déplacements quotidiens), fauteuils roulants, promenade avec poussettes, rollers (engins assimilés à des véhicules)

### **Signalisation**

La signalisation des voies destinées à la mobilité douce vers et dans les zones de loisirs de proximité n'est indispensable que si ces voies font partie du réseau de chemins de randonnée pédestre ou des itinéraires de SuisseMobile. Pour tous les autres chemins, une signalisation éventuelle doit être prévue avec grande retenue car la population locale les connaît en général bien. Une signalisation complémentaire est par exemple envisageable pour les offres balisées en blanc telles que sentiers, parcours de course ou chemins sans obstacles.





## Exemple du Rontal





## Contexte du projet

La région de Lucerne-Est, comportant 30 000 habitants et 16 000 emplois, s'attend un fort développement de sa population et de ses activités lors des trente prochaines années. 85 % du trafic supplémentaire correspondant sera généré par les sept communes du Rontal. Le report modal vers la mobilité douce est considéré comme l'élément central d'une conception convenable des transports dans le futur. En optimisant les liaisons longitudinales et transversales pour vélo et piétons dans le Rontal, le raccordement des zones de loisirs de proximité doit être amélioré. Cela a été officiellement fixé par les autorités dans la conception des transports et concrétisé par des mesures destinées à la mobilité douce.



## Objectifs du projet

L'attractivité de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens et de loisirs doit être augmentée dans la région. Cet objectif sera coordonné avec les procédures en cours et confronté aux réalisations concrètes dans les communes. Des principes pour la planification de la mobilité douce et des espaces de loisirs de proximité ainsi qu'un argumentaire correspondant ont été préparés. Concrètement, les objectifs suivants sont poursuivis:

- Analyser des besoins: Que souhaite la population?
- Clarifier la portée des projets en cours pour les objectifs
- Localiser les points faibles dans les réseaux piétonniers et cyclables à l'aide de cartes et de visites sur place
- Montrer les besoins d'agir en matière de mobilité douce
- Mettre en évidence les synergies entre les déplacements quotidiens et ceux de loisirs ainsi qu'entre ceux à pied et à vélo: des intérêts coordonnés et tirés au clair à l'avance préviennent les résistances à l'égard d'autres affectations
- Indiquer les améliorations aux liaisons entre les zones urbanisées et celles de loisirs de proximité (tracés)
- Présenter les mesures de communication pour les déplacements à pied et à vélo



## Acteurs

- Canton de Lucerne: services de l'aménagement du territoire, des dangers naturels, de la planification des routes
- LucernePlus, Gestion du territoire de Lucerne-Est
- Sept communes du Rontal
- Conseils: Office fédéral des routes (OFROU), Suisse Rando, Luzerner Wanderwege, SuisseMobile, Institut fédéral de recherches sur la forêt, la neige et le paysage WSL, Verein Metropolitanraum Zürich



## Mesures destinées à la mobilité douce

- Garantie, aux niveaux de la planification et des règlements officiels, des axes longitudinaux et transversaux pour la mobilité au sein du Rontal dans les bases telles que la conception directrice Lucerne-Est, la conception globale des transports, le troisième programme d'agglomération, les pro-



jets de protection contre les crues et de renaturation de la Reuss, la revitalisation du Rontal ainsi que le plan sectoriel pour les chemins de randonnée pédestre

- Nouvelle construction de liaisons plus directes de mobilité douce pour le passage de routes cantonales, du chemin de fer, de zones industrielles et commerciales et de quartiers d'habitation
- Nouvelle construction et extension de liaisons longitudinales attrayantes: un chemin pédestre le long de la Ron, Rontaler Höhenweg ainsi qu'une liaison cyclable sûre et rapide pour les déplacements quotidiens et de loisirs
- Amélioration de la valeur de découverte par l'insertion des voies de mobilité douce dans des secteurs paysagers attrayants et au moyen d'accès facilités aux zones de loisirs de proximité de la Reuss, de la Ron et du Rotsee (p. ex. dans le cadre des projets de protection contre les crues)

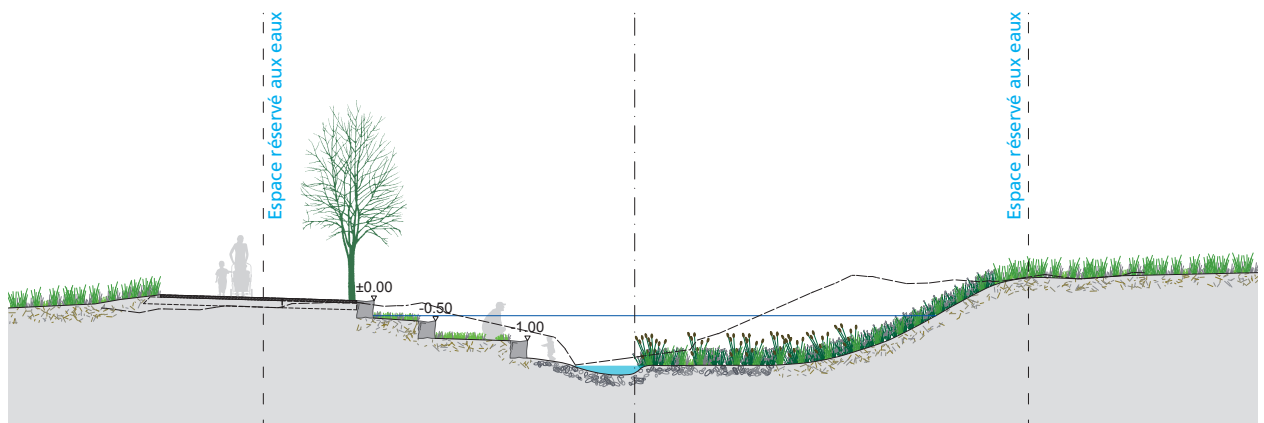


## Expériences

A l'aide de documents existants, de réunions et de visites sur place avec les autorités régionales et locales, l'analyse efficace des particularités locales a mis en évidence les plus importants points faibles et synergies entre piétons et vélos pour leurs déplacements quotidiens et de loisirs. Sur la base de fiches individuelles, les mesures concrètes sont maintenant intégrées par exemple dans les conceptions directrices, le programme d'agglomération de troisième génération ainsi que dans des constructions (p. ex. Rontaler Höhenweg). L'élaboration commune et coordonnée de mesures pour les déplacements à pied et à vélo permet leur rapide intégration dans les procédures et projets en cours aux niveaux cantonaux, régionaux et communaux.

Combinaison d'un chemin sans revêtement en dur pour les piétons et l'entretien du cours d'eau dans le cadre du projet de protection contre les crues et de revitalisation de la Ron.

La coupe montre en plus un accès au cours d'eau tel qu'il devrait être créé tous les 500 mètres environ.





## Exemple du Parco del Laveggio





## Contexte du projet

Entre le lac de Lugano et la frontière italienne à Stabio, le Mendrisiotto est densément urbanisé et intensivement utilisé avec 51 000 habitants, 45 000 emplois et 23 000 frontaliers. De ce territoire richement structuré à l'origine, il ne reste à la population que quelques surfaces agricoles et boisées dispersées comme zones de loisirs de proximité qui sont reliées par la rivière Laveggio. Les accès à ces zones sont difficiles voir même barrés par de grandes zones industrielles et commerciales. Le projet du Parco del Laveggio doit permettre de faciliter l'accès de ces zones aux piétons et cyclistes et de mettre en valeur les espaces naturels afin qu'ils puissent servir de délassément attrayant à la population.



## Objectifs du projet

Comme dans le territoire étudié des autoroutes, lignes de chemin de fer, zones d'industrie et d'habitat sont proches les unes des autres, la planification et la réalisation de liaisons continues, sûres et attrayantes pour la mobilité douce est un grand défi.



Le plus important objectif du projet est de créer des accès au parc appropriés et sûrs ainsi que des chemins attrayants à l'intérieur à partir des bases que sont le réseau des chemins de randonnée pédestre et les liaisons cyclables régionales selon le programme d'agglomération (Programma d'agglomerato del Mendrisiotto, terza generazione).



Un axe principal continu pour la mobilité douce doit desservir le Parco del Laveggio. Il doit relier le parc avec les arrêts des transports publics ainsi que les domiciles et les emplois et ainsi servir aussi bien aux déplacements quotidiens qu'à ceux de loisirs. La qualité de ce réseau sera encore plus renforcée par l'harmonisation avec d'autres projets régionaux comme par exemple la renaturation de la Laveggio, la promotion de zones de protection ou de surfaces agricoles.



## Acteurs

- Association «Cittadini per il territorio» (mouvement citoyen), à l'origine de l'initiative (information et sensibilisation de la population, élaboration des bases et relations publiques); les organisations de protection de la nature et du paysage sont aussi représentées dans cette association
- Services techniques cantonaux: intégration des mesures dans les planifications et projets d'ordre supérieur (plan directeur cantonal, programme d'agglomération, plan du réseau des chemins de randonnée pédestre, renaturation de la Laveggio)
- Communes: intégration des mesures dans les planifications locales et leurs compléments par des projets locaux
- Groupements d'intérêts, propriétaires fonciers, commerces: intégration dans les différentes phases de travail en fonction des objets et des étapes



## Mesures destinées à la mobilité douce

Sur la base d'une vision d'ensemble à long terme, les mesures concrètes suivantes ont été réalisées ou sont en préparation:

- Liaison continue, attrayante et sûre le long de la Laveggio de sa source à son embouchure
- Diverses mesures de promotion des déplacements à vélo (sécurité et attractivité)



## Expériences

Le projet du Parco del Laveggio est un exemple réussi de consolidation planifiée et de mise en œuvre d'une idée lancée à l'origine localement. Les objectifs et mesures ont été planifiés de manière cohérente à travers les différents niveaux étatiques. Le financement des infrastructures les plus importantes a été garanti. Le plan directeur cantonal et le programme d'agglomération du Mendrisiotto assurent désormais la vision du parc de Laveggio pour l'avenir.

Sont encore en suspens, la sécurisation du catalogue complet des mesures auprès de communes, des propriétaires fonciers et des représentants d'intérêts ainsi que la mise en valeur de l'espace naturel concerné qui est à la base de l'attrait du Parco del Laveggio.





## Exemple de l'Île-de-la-Suze à Bienne





## Contexte du projet

La Suze a été transformée en un canal en dur sur le territoire de la ville de Bienne au 19<sup>ème</sup> siècle. A l'occasion de la réaffectation d'anciennes zones industrielles et sportives, le cours d'eau a pu être en partie renaturé depuis 1993. La ville en a profité pour créer de vastes installations de loisirs pour la population croissante. Entre 2015 et 2017, le parc de l'Île-de-la-Suze a permis de réaliser à l'intérieur de la ville l'une des plus vastes zones vertes destinée à la détente, longue d'environ 700 mètres et d'une surface de 53 500 mètres carrés. Le projet a été récompensé par le «Flâneur d'Or 2017» de l'association Mobilité piétonne Suisse.



## Objectifs du projet

Le déplacement d'infrastructures sportives ainsi que deux projets privés de construction ont conduit, dès 2008, à de profondes modifications dans le quartier de la Gurzelen. Comme compensation à la densification de l'utilisation du sol, la ville a planifié pour ce quartier une zone de loisirs de proximité relativement proche d'un état naturel: le Parc de l'Île-de-la-Suze. Ce dernier devait aussi permettre de combler une lacune dans l'importante liaison de mobilité douce traversant Bienne le long de la Suze entre le quartier de Boujean et le lac en passant par le centre-ville.



Comme testé avec succès quelques années auparavant dans un secteur voisin du cours d'eau, des synergies ont aussi été utilisées dans le projet de l'Île-de-la-Suze. La revitalisation du lit de la rivière a permis d'augmenter la valeur écologique de la Suze ainsi que la protection contre les crues. L'itinéraire principal de mobilité douce traverse maintenant le Parc de l'Île-de-la-Suze en haut de la digue contre les crues.



## Acteurs

- Ville de Bienne: maître d'œuvre de la conception du parc et de la revitalisation de la Suze
- Syndicat d'aménagement des eaux de la Suze (association de communes): requérante pour les constructions hydrauliques
- Propriétaires fonciers: Ville de Bienne, Canton de Berne, privés, organismes institutionnels

Par sa politique active du sol, la ville pilote le développement économique et démographique de Bienne. Elle a ainsi pu créer des conditions optimales pour deux investisseurs dans le quartier de la Gurzelen. Par un échange de terrains, elle a permis à Swatch SA de construire un immeuble d'entreprise et à la fondation de placements Previs de réaliser un lotissement de logements. De son côté, la ville est devenue propriétaire des surfaces bordant la Suze pour la construction de son parc. Les coûts pour la conception de l'Île-de-la-Suze ont été largement couverts par les bénéfices comptables provenant de la vente des terrains lui appartenant.





## Mesures destinées à la mobilité douce

- Création d'un réseau (revêtement marneux) avec un itinéraire de confort pour le trafic des piétons et cyclistes et des voies secondaires pour piétons; le cheminement principal fait partie des itinéraires 50 (Pied du Jura) et 24 (Emmental-Entlebuch) de «La Suisse à vélo»
- Aménagement d'un trottoir au chemin de la Truite
- Construction de quatre ponts (en plus des deux existants) pour accéder au parc depuis les quartiers voisins
- Infrastructures: place de jeu, buvette, deux WC, bancs, fontaine, éclairage du parc (par de l'électricité provenant d'une roue hydraulique)



## Expériences

Le parc de l'Île-de-la-Suze est depuis 2017 un endroit apprécié de rencontre pour tous les âges. Sur cette vaste étendue avec des chemins bien aménagés, la coexistence entre piétons et vélos fonctionne globalement sans problèmes. Quelques conflits (déchets, chiens non tenus en laisse, tapage nocturne) restent dans un cadre normal pour un équipement urbain de loisirs de proximité. Avec ses pelouses, prés naturels, berges en pente douce et infrastructures, le parc remplit les divers besoins de la population des quartiers voisins. Les quelque 600 arbres et 850 buissons plantés remplacent même d'un multiple le défrichage préalable. Il faudra néanmoins attendre quelques années pour que cette nouvelle végétation dispense suffisamment d'ombre lors des chaudes journées estivales.





## Bases

- *La mobilité douce au fil de l'eau*, Documentation sur la mobilité douce no 139, OFROU/Suisse Rando/SuisseMobile, 2019
- *Projets-modèles pour un développement territorial durable 2014–2018, Aménager les espaces ouverts dans les agglomérations*, ARE, 2018
- *Siedlungsnahes Freiraumnetz, Metropolitanraum Zürich als Parklandschaft*, Verein Metropolitanraum Zürich, 2014 (disponible uniquement en allemand)
- *Mehrwert naturnaher Wasserläufe*, OFEV/Suisse Rando, 2009 (disponible uniquement en allemand)
- *Valoriser les cours d'eau et les lacs – Pour l'être humain et pour la nature*, OFEV, 2017
- *Planification des réseaux de cheminements piétons*, Guide de recommandations de la mobilité douce no 14, OFROU/Mobilité piétonne Suisse, 2015
- *La revitalisation des cours d'eau, une opportunité pour les chemins de randonnée pédestre*, fiche d'information, Suisse Rando, 2014
- *Planification du réseau de chemins de randonnée pédestre*, Guide de recommandations de la mobilité douce no 13, OFROU/Suisse Rando, 2014
- *Coexistence entre randonnée pédestre et vélos/VTT*, prise de position, Suisse Rando/SuisseMobile et partenaires, 2010
- *Randonnée et VTT – Outil décisionnel pour la cohabitation et la séparation, Aide-mémoire pour la planification*, Documentation sur la mobilité douce no 142, OFROU/Suisse Rando/SuisseMobile, 2020
- *Conception d'itinéraires cyclables*, Guide de recommandations de la mobilité douce no 5, OFROU/SuisseMobile, 2008
- *La Suisse à VTT/Manuel itinéraires*, SuisseMobile, 2016
- *Naherholungstypen*, Haute école technique de Rapperswil, 2018 (disponible uniquement en allemand)
- *Räume der Alltagserholung, Anregungen und Denkansätze für die Planung*, RZU, 2016 (disponible uniquement en allemand)
- *Landschaft für eine Stunde*, Regio Appenzell AR–St. Gallen–Bodensee, 2014 (disponible uniquement en allemand)
- *Bewegungsfreundliches Umfeld in der Schweiz: Good Practice Projekte und Erfolgsfaktoren*, Lamprecht und Stamm, 2018 (disponible uniquement en allemand)

Autres bases et guides de recommandations

[www.mobilite-douce.ch](http://www.mobilite-douce.ch)

[www.chemins.randonner.ch](http://www.chemins.randonner.ch)

[www.suissemobile.org](http://www.suissemobile.org)

