



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

SuisseMobile 

Office fédéral des routes OFROU

# Les groupes cibles de « La Suisse à vélo »

Guide pratique





## **Impressum**

### **Éditeur**

Office fédéral des routes  
Fondation SuisseMobile

### **Conception et réalisation**

Alice Bögli, Fondation SuisseMobile  
Michael Bur, Fondation SuisseMobile  
Bruno Hirschi, Fondation SuisseMobile  
Lukas Stadtherr, Fondation SuisseMobile  
Rolf Bruckert (graphisme, mise en page)  
Agnès Camacho-Hübner (traduction)

### **Conseil technique**

Martin Urwyler, Office fédéral des routes (OFROU)  
Urs Walter, Office fédéral des routes (OFROU)  
Silvio Zala, Office fédéral des routes (OFROU)

### **Photos**

Fondation SuisseMobile, Suisse Tourisme, Rolf Bruckert

### **Illustrations**

Oliver Maier, Metron

### **Commande**

Office fédéral des routes, 3003 Berne; [info@astra.admin.ch](mailto:info@astra.admin.ch)  
Fondation SuisseMobile, Monbijoustrasse 61, 3007 Berne;  
[info@suissemobile.ch](mailto:info@suissemobile.ch)

### **Téléchargement**

[www.mobilite-douce.ch](http://www.mobilite-douce.ch) > Documentation  
[www.suissemobile.org](http://www.suissemobile.org) > Download > Manuels > La Suisse à vélo


© OFROU, 2024

© Fondation SuisseMobile, 2024

# Sommaire

<b>1</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Groupes cibles de « La Suisse à vélo » .....</b>	<b>9</b>
2.1	Aperçu.....	9
2.2	Expertes et experts .....	11
2.3	Excursionnistes.....	12
2.4	Débutantes et débutants .....	13
2.5	Familles avec enfants .....	14
2.6	Autres groupes cibles possibles pour les loisirs à vélo (randonnées à vélo).....	15
<b>3</b>	<b>Travailler avec les groupes cibles.....</b>	<b>19</b>
3.1	Analyse et concept .....	19
3.2	Optimiser les itinéraires et compléter le réseau.....	20
3.3	Communication .....	23



A scenic landscape featuring a paved road curving through a lush green field. In the foreground, a bicycle with a rear rack and a water bottle is parked on the left side of the road. The background shows rolling green hills, a few small buildings, and a range of majestic, snow-capped mountains under a clear blue sky. The scene is framed by the branches of a tree with vibrant green leaves at the top and sides.

Les parcours à vélo doivent être situés dans un environnement de haute qualité



# 1 Introduction

## « La Suisse à vélo » est l'offre prédominante pour la randonnée à vélo en Suisse

Les itinéraires de « La Suisse à vélo » font office de recommandations pour la randonnée à vélo dans le cadre des loisirs et du tourisme. Ils sont dotés de numéros, d'un balisage supplémentaire et d'informations complémentaires, ce qui les rend accessibles à un large public. Ces itinéraires sont définis par SuisseMobile en collaboration avec les cantons.

« La Suisse à vélo » est une réussite : elle comprend actuellement plus de 120 itinéraires sur 12 000 km de routes et chemins dans toute la Suisse. Environ 1,2 million de personnes se déplacent chaque année sur les itinéraires de « La Suisse à vélo » (monitoring SuisseMobile 2019).



Illustration 1 : les itinéraires de SuisseMobile incarnent, avec une qualité élevée, la diversité paysagère et culturelle de la Suisse et de ses régions.

## « La Suisse à vélo » fait office de base pour la planification du réseau de randonnées à vélo

Selon la loi sur les voies cyclables, il incombe aux cantons d'établir, d'ici fin 2027, des plans des réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne et les loisirs contraignants pour les autorités (art. 3–5, loi sur les voies cyclables). Le réseau et les itinéraires existants de « La Suisse à vélo » font office de base pour la planification du réseau de randonnées à vélo. Le terme **randonnée à vélo** désigne ici les loisirs à vélo sans le VTT.

Le nouveau **guide pratique Planification des réseaux de voies cyclables** accompagne les autorités et les spécialistes des cantons au cours de cette tâche exigeante. Il fixe les principes relatifs à la conception du réseau de voies cyclables, définit la terminologie ad hoc, propose des prescriptions pour une hiérarchie pertinente des réseaux pour la vie quotidienne et les loisirs et donne des recommandations pratiques. Le guide pratique précise que le réseau et les itinéraires doivent être adaptés aux groupes cibles.

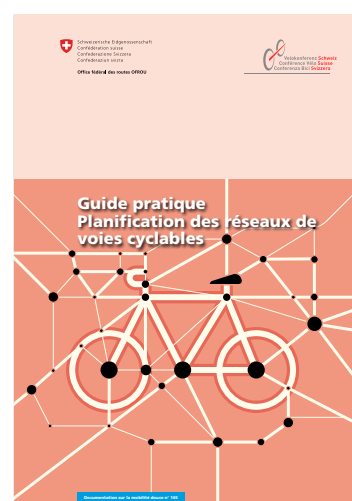


Illustration 2 : le nouveau guide pratique peut être téléchargé sur le site internet de SuisseMobile : [suissemobile.org](http://suissemobile.org)

### **« La Suisse à vélo » a quatre groupes cibles**

Dans le présent guide, SuisseMobile définit quatre groupes cibles de « La Suisse à vélo ». Il s'agit des principaux groupes cibles de la randonnée à vélo, qui caractérisent des groupes de randonneuses et randonneurs à vélo ayant des besoins identiques ou similaires, mais qui se distinguent entre eux sur certains aspects essentiels. Les besoins des groupes cibles permettent de définir les exigences en matière de parcours et d'infrastructure.

Les groupes cibles du VTT diffèrent de ceux de la randonnée à vélo et ne sont pas traités dans ce guide. Un nouveau guide de recommandations **Planification de l'infrastructure VTT** est en cours d'élaboration et devrait être publié au printemps 2025. Il contiendra également une description des groupes cibles.

### **« La Suisse à vélo » doit encourager les débutantes/débutants et les familles de manière systématique**

Lors de la définition de la structure de « La Suisse à vélo » (démarrage en 1998), les besoins et les exigences de deux groupes cibles, les expertes/experts et les excursionnistes, ont été au cœur des réflexions. Ainsi, la plupart des itinéraires de « La Suisse à vélo » consistent en des parcours de plusieurs jours avec des étapes. La longueur et le dénivelé des itinéraires ou des étapes ont également été définis en fonction des capacités physiques des expertes/experts et des excursionnistes. La qualité des itinéraires ne répond donc aujourd'hui que partiellement, ou par tronçons, aux exigences accrues des autres groupes cibles que sont les débutantes/débutants et les familles.

SuisseMobile veut motiver à l'avenir davantage de personnes en Suisse à faire du vélo pendant leurs loisirs, et à se déplacer sur deux roues plus souvent et plus loin. Un grand potentiel existe encore, notamment chez les débutantes/débutants et les familles. Afin d'atteindre ces objectifs, en collaboration avec tous les partenaires, les axes suivants sont essentiels :

- Le réseau et les itinéraires de « La Suisse à vélo » doivent être systématiquement adaptés aux besoins des groupes cibles.
- Les besoins des débutantes/débutants et des familles doivent être hautement prioritaires dans les concepts cantonaux, la planification du réseau, la phase de projet et la construction des infrastructures ainsi que dans la communication.

**Les groupes cibles représentent un outil de travail important pour l'ensemble des partenaires**

Les quatre groupes cibles de « La Suisse à vélo » représentent la base essentielle permettant à tous les partenaires d'en avoir une compréhension commune et de les intégrer avec succès dans leur travail au quotidien.

Le présent guide s'adresse aux cantons, aux régions, aux communes, aux bureaux d'études ainsi qu'aux organisations touristiques et aux prestataires de services actifs dans le domaine des loisirs à vélo ou qui collaborent au sein de « La Suisse à vélo ». Leur objectif commun est de créer des offres répondant aux multiples exigences des cyclistes et qui fonctionnent.

**Le présent guide constitue une base importante pour le programme « Avenir de La Suisse à vélo »**

SuisseMobile est l'organisation spécialisée chargée de coordonner la mobilité douce dans le domaine des loisirs et du tourisme. Sur mandat de la Confédération et des cantons, elle assiste l'ensemble des acteurs dans la planification des réseaux de voies cyclables pour les loisirs.

SuisseMobile a mis sur pied le programme « **Avenir de La Suisse à vélo** » dans le but d'effectuer un contrôle stratégique de « La Suisse à vélo » et d'en poursuivre le développement, en collaboration avec les cantons. Dans ce contexte, il est essentiel d'adapter le réseau et les itinéraires aux besoins des groupes cibles. Le présent guide constitue ainsi une base importante pour le programme « Avenir de la Suisse à vélo » également.



Les familles, un  
groupe cible au  
potentiel élevé





## 2 Groupes cibles de « La Suisse à vélo »

### 2.1 Aperçu

Au sein de « La Suisse à vélo », on distingue quatre groupes cibles :

- les expertes/experts
- les excursionnistes
- les débutantes/débutants
- les familles avec enfants (en bref : les familles)

Des besoins des cyclistes de ces quatre groupes cibles, on peut déduire de nombreuses exigences distinctes, mais également communes.

#### Usage du terme « parcours »

Lorsque les cyclistes se déplacent à vélo durant leurs loisirs, ils effectuent des « parcours » et parlent eux-mêmes de « parcours ». Le présent guide utilise donc également ce terme dans son sens le plus courant. Un « parcours » peut désigner soit un itinéraire entier, soit un tronçon d'itinéraire, soit une combinaison de plusieurs tronçons. Étant donné que les usagères et les usagers ont aussi des exigences en matière de « parcours », leur point de vue se trouve toujours au premier plan. Lorsque, dans le guide, il est fait référence à des « itinéraires » entiers (liaisons entre des lieux de départ et d'arrivée clairement définis), ceux-ci sont explicitement désignés comme tels.

Les exigences suivantes **en matière de parcours** sont identiques pour les quatre groupes cibles :

- L'environnement : les parcours à vélo doivent être situés dans un environnement de haute qualité (« qualité de l'environnement »). La conformité avec le thème du parcours, un paysage naturel intact, une zone urbanisée intacte, une alternance entre zone urbaine et paysage ouvert, entre autres, ont un effet positif.
- Le thème : le thème d'un parcours doit être identifiable de manière intuitive et doit pouvoir être « vécu ». Il doit avoir un lien avec le paysage et l'environnement. Quelques exemples de thèmes appropriés : rivière, lac, col de montagne, vallée, région, villes et zones urbaines, paysage naturel, paysage culturel.
- La connexion avec les TP : les parcours commencent et se terminent dans une gare.

Les exigences suivantes **en matière d'infrastructure** des parcours sont identiques pour les quatre groupes cibles :

- L'uniformité : le type et la qualité de l'infrastructure cyclable doivent rester les mêmes sur de longues distances.
- La séparation d'avec le trafic motorisé : les parcours empruntent des routes et des chemins où il n'y a pas, ou le moins possible, de trafic motorisé.
- Une infrastructure qui tolère les erreurs : l'infrastructure doit être lisible afin de pouvoir être empruntée de manière intuitive sans que les hésitations aient des conséquences graves.
- Le revêtement : le revêtement est généralement constitué d'une

couche de roulement fine et plane en asphalte ou en béton. Sur un tronçon, un revêtement naturel aisément praticable suffit.

- La signalisation : le balisage doit être compréhensible et sans discontinuités.

Pendant leurs loisirs et leurs vacances, les cyclistes font également des parcours de plusieurs jours. Les exigences suivantes **en matière de parcours de plusieurs jours** sont identiques pour les quatre groupes cibles :

- Les parcours de plusieurs jours consistent en une série d'étapes successives avec une possibilité d'hébergement à chaque étape.
- Le nombre d'étapes et la distance entre les étapes doivent être réalistes et adaptés aux capacités physiques des groupes cibles.
- Les étapes en elles-mêmes revêtent une grande importance en tant que lieux proposant des services (hébergement, achats, réparations, etc.) et doivent également être riches en expériences.
- Vélos à assistance électrique (VAE) : de nos jours, une infrastructure spécifique telle que des stations de recharge n'est généralement plus nécessaire, car les batteries sont de plus en plus performantes. Les chargeurs deviennent dans le même temps de plus en plus maniables ou légers, et peuvent être facilement emportés. Une alimentation électrique est disponible aux étapes.





## 2.2 Expertes et experts

Importance	
Importance pour « La Suisse à vélo » aujourd'hui	Modérée
Marge de progression au sein de « La Suisse à vélo »	Modérée
Conditions préalables	
Motivation	Voyager Rouler plus longtemps, même avec des bagages
Capacités physiques	Performantes/performants Capables de franchir de longues distances et de gravir des dénivelés importants et de longues et fortes pentes Effectuent principalement des parcours d'une journée ou de plusieurs jours
Expérience dans la circulation	Très expérimentées/expérimentés
Exigences en matière de parcours	
Nature des parcours	Empruntent souvent des itinéraires Effectuent souvent des parcours de plusieurs jours ; il s'agit la plupart du temps de parcours très longs (plus de 4 étapes) ; parcourent également des itinéraires complets de « La Suisse à vélo » (toutes les étapes) en une seule fois.
Distance max. par jour	100 km
Distance min. par jour	30 km
Montée max. par jour	1200 m
Topographie	Les expertes/experts acceptent les pentes et les considèrent même parfois comme un défi à relever
Exigences en matière d'infrastructure	
Tracé	Le tracé d'un parcours doit être conforme à son thème (p. ex. rivière) ou à l'objectif du voyage (p. ex. longer toute la rivière pendant un parcours de plusieurs jours).
Régime de circulation, charge de trafic et principe de gestion des cycles	Circuler au sein du trafic est possible (car très expérimentées/expérimentés sur la route). Les routes et les chemins avec peu de trafic motorisé, voire aucun, doivent toutefois être la règle.
Critères d'évaluation basés sur les niveaux de qualité du manuel Conception d'itinéraires cyclables	Ensemble du parcours <b>Bon</b> ou <b>Suffisant</b>
Exigences en matière d'infrastructure au sens large	–



## 2.3 Excursionnistes

Importance	
Importance pour « La Suisse à vélo » aujourd'hui	Grande
Marge de progression au sein de « La Suisse à vélo »	Modérée
Conditions préalables	
Motivation	Détente S'évader du quotidien et varier les parcours (large éventail d'offres)
Capacités physiques	Dans la moyenne Les montées longues et fortes représentent un obstacle Des parcours d'une journée sont possibles, mais ils effectuent le plus souvent des parcours courts ou d'une demi-journée (p. ex. pour les loisirs de proximité).
Expérience dans la circulation	Expérimentées/expérimentés
Exigences en matière de parcours	
Nature des parcours	Empruntent souvent des itinéraires Effectuent occasionnellement des parcours de plusieurs jours, le plus souvent courts (2 à 4 étapes). L'écart est grand entre les parcours de plusieurs jours courts et longs.
Distance max. par jour	80 km
Distance min. par jour	30 km
Montée max. par jour	800 m
Topographie	Plat ou légèrement vallonné ; les montées sont possibles (surtout avec un VAE), mais les longues et fortes montées sont à éviter.
Exigences en matière d'infrastructure	
Tracé	Le tracé d'un parcours doit être conforme à son thème (par ex. rivière) ou à l'objectif du voyage (p. ex. longer toute la rivière pendant un parcours de plusieurs jours).
Régime de circulation, charge de trafic et principe de gestion des cycles	Circuler au sein du trafic est possible (car expérimentées/expérimentés sur la route). Les routes et les chemins avec peu de trafic motorisé, voire aucun, doivent toutefois être la règle.
Critères d'évaluation basés sur les niveaux de qualité du manuel Conception d'itinéraires cyclables	Ensemble du parcours <b>Bon</b> ou <b>Suffisant</b>
Exigences en matière d'infrastructure au sens large	–





## 2.4 Débutantes et débutants

Importance	
Importance pour « La Suisse à vélo » aujourd'hui	Faible
Marge de progression au sein de « La Suisse à vélo »	Élevée
Conditions préalables	
Motivation	Se mettre au vélo Éprouver un sentiment d'accomplissement
Capacités physiques	Prédilection pour les parcours courts ou les parcours d'une demi-journée Ne peuvent pas franchir de longues distances ni gravir de longues ou fortes pentes
Expérience dans la circulation	Peu expérimentées/expérimentés
Exigences en matière de parcours	
Nature des parcours	Préfèrent les circuits, plus faciles à gérer d'un point de vue logistique que les parcours de A à B Effectuent peu de parcours de plusieurs jours, voire aucun. Sur les parcours de plusieurs jours, choisissent seulement une étape ou un tronçon.
Distance max. par jour	30 km
Distance min. par jour	10 km
Montée max. par jour	300 m ; règle d'or : max. 100 m de dénivelé par 10 km
Topographie	Plat ; uniquement des montées courtes ou à peine perceptibles
Exigences en matière d'infrastructure	
Tracé	Le tracé d'un parcours doit être clair et adapté, tout en étant varié (p. ex. environnement, revêtement, géométrie).
Régime de circulation, charge de trafic et principe de gestion des cycles	Circuler au sein du trafic est possible, mais uniquement de manière très limitée (en raison du manque d'expérience sur la route). En fonction de leur nombre, les autres cyclistes et les personnes à pied peuvent également poser problème. Ont impérativement besoin de routes et de chemins avec peu de trafic motorisé, voire aucun, ou, à défaut, d'une infrastructure cyclable aux dimensions généreuses. Les infrastructures adaptées sont les pistes cyclables ou les voies partagées par les personnes à pied et les cyclistes, ainsi qu'un aménagement séparé aux carrefours. Les bandes cyclables ne conviennent pas.
Critères d'évaluation basés sur les niveaux de qualité du manuel Conception d'itinéraires cyclables	Ensemble du parcours <b>Bon</b>
Exigences en matière d'infrastructure au sens large	Service vélo, vélos de location



## 2.5 Familles avec enfants

Importance	
Importance pour « La Suisse à vélo » aujourd'hui	Faible
Marge de progression au sein de « La Suisse à vélo »	Élevée
Conditions préalables	
Motivation	Vivre une expérience positive en famille
Capacités physiques	Prédilection pour les parcours courts et les parcours d'une demi-journée  Ne peuvent pas franchir de longues distances ni gravir de longues ou fortes pentes
Expérience dans la circulation	Parents expérimentés sur la route, enfants généralement peu voire pas du tout expérimentés
Exigences en matière de parcours	
Nature des parcours	Préfèrent les circuits, plus faciles à gérer d'un point de vue logistique que les parcours allant de A à B  Sur les parcours de plusieurs jours, choisissent seulement une étape ou un tronçon. Effectuent occasionnellement des parcours de plusieurs jours courts (2 à 4 étapes).
Distance max. par jour	30 km
Distance min. par jour	10 km
Montée max. par jour	300 m ; règle d'or : max. 100 m de dénivelé par 10 km
Topographie	Plat ; uniquement des montées courtes ou à peine perceptibles
Exigences en matière d'infrastructure	
Tracé	Le tracé d'un parcours doit être clair et adapté, tout en étant varié (p. ex. environnement, revêtement, géométrie).
Régime de circulation, charge de trafic et principe de gestion des cycles	Circuler au sein du trafic est impossible, car les enfants n'ont que peu voire aucune expérience sur la route. En fonction de leur nombre, les autres cyclistes et les personnes à pied peuvent également poser problème.  Ont impérativement besoin de routes et de chemins avec peu de trafic motorisé, voire aucun, ou, à défaut, d'une infrastructure cyclable aux dimensions généreuses. Les infrastructures adaptées sont les pistes cyclables ou les voies partagées par les personnes à pied et les cyclistes, ainsi qu'un aménagement séparé aux carrefours. Les bandes cyclables ne conviennent pas.
Critères d'évaluation basés sur les niveaux de qualité du manuel Conception d'itinéraires cyclables	Ensemble du parcours <b>Bon</b>
Exigences en matière d'infrastructure au sens large	Attractions pour les familles (baignade, aires de jeux, etc.), toilettes, douches, tables à langer, possibilités de se restaurer, aires de pique-nique, abris en cas de mauvais temps, service vélo, vélos de location



## **2.6 Autres groupes cibles possibles pour les loisirs à vélo (randonnées à vélo)**

Les quatre groupes cibles mentionnés ci-dessus sont principalement pensés pour « La Suisse à vélo » et la planification des itinéraires de cette dernière. Ils peuvent toutefois aussi être utilisés dans d'autres contextes en lien avec la randonnée à vélo, par exemple dans le cadre de la planification d'autres itinéraires ou liaisons de randonnée à vélo (cf. chapitre 5.1 du guide pratique Planification des réseaux de voies cyclables). Il existe aussi d'autres groupes de cyclistes qui peuvent être considérés comme des groupes cibles pour les loisirs à vélo (randonnées à vélo). Ils peuvent être ciblés par la communication touristique en plus des quatre groupes cibles définis dans le présent guide.

### **Cyclistes de course**

Les cyclistes de course forment une catégorie de cyclistes bien établie. Ils ont une grande expérience de la circulation et utilisent le réseau routier existant. Dans de nombreux domaines, les cyclistes de course ont des exigences en matière d'infrastructure similaires à celles des expertes/experts, mais de grandes différences existent toutefois: les cyclistes de course préfèrent les routes avec un revêtement en dur, souhaitent un tracé aussi direct que possible et se passent la plupart du temps de signalisation vélo.

Les cyclistes de course ne sont pas un groupe cible de « La Suisse à vélo », et aucun itinéraire n'est conçu spécifiquement pour eux. Au sein de « La Suisse à vélo », certains itinéraires et tronçons se prêtent cependant à des parcours avec un vélo de course.

### **Gravelbikers**

Le gravel bike est à la mode et la demande d'offres adaptées augmente. Les véhicules, les besoins et les exigences des gravelbikers sont très variés: certains gravelbikers appartiennent plutôt à la famille des vététistes, tandis que d'autres sont plutôt des randonneurs à vélo et que d'autres s'apparentent plus aux cyclistes de course. Il est par conséquent difficile de déterminer clairement des exigences pour la planification du réseau, la phase de projet et la construction de l'infrastructure ainsi que pour la communication, notamment.

Les gravelbikers ne sont pas un groupe cible de « La Suisse à vélo », et aucun itinéraire n'est conçu spécifiquement pour eux. Au sein de « La Suisse à vélo », certains itinéraires et tronçons se prêtent cependant à des parcours avec un gravel bike. C'est également le cas au sein de « La Suisse à VTT ».

### **Utilisateurs de vélos à assistance électrique (VAE)**

Les utilisateurs de VAE forment une catégorie de cyclistes bien établie; la popularité des VAE ne cesse d'augmenter, ainsi que leurs ventes. On trouve des véhicules à assistance électrique et des utilisateurs de VAE dans les quatre groupes cibles de « La Suisse à vélo ».

Lorsque les cyclistes utilisent des VAE, davantage d'options s'offrent à eux. L'assistance au pédalage permet de franchir une distance ou de gravir un

dénivelé que des capacités physiques moyennes n'auraient pas permis de surmonter. Les utilisateurs de VAE élargissent ainsi le champ de chaque groupe cible : des excursionnistes moyens peuvent eux aussi, par exemple, effectuer des parcours exigeants d'un point de vue physique, car originellement conçus pour les expertes/experts.


Si les utilisateurs de VAE ne sont pas à proprement parler un groupe cible de « La Suisse à vélo », tous les itinéraires au sein de cette dernière se prêtent en principe à un parcours à VAE. Certains itinéraires, comme la Route du Cœur ou les « Herzschlaufen », ont toutefois été conçus spécifiquement pour eux, même s'ils peuvent évidemment aussi être empruntés par des cyclistes ne disposant pas d'assistance au pédalage.

La popularité des VAE ne cesse d'augmenter, ainsi que leurs ventes.







A person wearing a white helmet, a white t-shirt, and khaki pants is riding a black bicycle on a green-painted path. The path is adjacent to a road with a yellow bicycle symbol painted on the asphalt. In the background, there are trees, a metal fence, and a utility pole. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

L'analyse doit permettre d'identifier les points problématiques des itinéraires en termes de sécurité ou de qualité de l'infrastructure ou de l'environnement.



## 3 Travailler avec les groupes cibles

### 3.1 Analyse et concept

Le réseau et les itinéraires doivent être systématiquement adaptés aux besoins des usagers et des usagères. La réflexion relative aux besoins et aux exigences des groupes cibles doit donc être menée au niveau stratégique déjà. Une analyse qualitative du réseau et des itinéraires existants peut montrer où des adaptations s'avèrent nécessaires. Les quatre groupes cibles de « La Suisse à vélo » servent ici de points de repère.

L'**analyse** permet de répondre au moins aux questions suivantes concernant le réseau et les itinéraires :

- Où les cyclistes se déplacent-ils pendant leurs loisirs ?
- Dans quels espaces y a-t-il un besoin de loisirs de proximité ? Où y a-t-il plutôt un intérêt touristique ?
- Les itinéraires existants sont-ils utilisés pour les loisirs de proximité ou à des fins touristiques ?
- À quels groupes cibles les itinéraires existants s'adressent-ils ?
- Pour quels groupes cibles l'offre est-elle insuffisante ou inexistante ?
- Où faut-il adapter ou compléter les itinéraires existants ?
- Où peut-on mettre en place des parcours par tronçons ou des parcours combinés adaptés aux groupes cibles ? (cf. chapitre 3.2)

En ce qui concerne les parcours existants, il faut notamment vérifier s'ils correspondent aux exigences du ou des groupes cibles visés, en ce qui concerne leur situation dans le réseau, leur nature (circuit ou parcours linéaire), leur longueur, le dénivelé et la topographie (cf. chapitre 2).

L'analyse doit également permettre d'identifier les points problématiques des itinéraires, par exemple en termes de sécurité ou de qualité de l'infrastructure ou de l'environnement. Le programme « La Suisse à vélo 2030 » de SuisseMobile énumère déjà, pour les itinéraires, un grand nombre de points problématiques et de propositions d'amélioration, qui devront être pris en compte au cours de la planification du réseau.

Les objectifs, la structure du réseau et les mesures sont définis dans un **concept** cantonal ou régional :

- Le concept détermine les groupes cibles visés. Une priorisation de certains groupes cibles est possible.
- À l'intérieur du concept, des mesures sont définies afin que les besoins des groupes cibles soient pris en compte de manière adéquate au cours de la planification du réseau, de la phase de projet et de la construction des infrastructures ainsi que dans la communication (p. ex. touristique).
- Le potentiel des parcours par tronçons et des parcours combinés ainsi que les mesures en lien avec ces derniers doivent également être déterminés dans le concept (cf. chapitre 3.2).
- Le concept est coordonné avec les stratégies existantes en matière de tourisme, de loisirs de proximité, de sport et de protection de la nature. Important : les stratégies des cantons voisins doivent également être prises en considération.
- Le concept permet de préciser les responsabilités (au sein de l'adminis-

tration) et de déterminer les procédures (p. ex. les procédures d'autorisation) et les processus relatifs aux loisirs à vélo.

- Les objectifs et les groupes cibles peuvent également être consignés dans des instruments de planification (p. ex. plan directeur ou plan sectoriel).

Des stratégies claires entraînent des directives claires en matière de développement de l'offre touristique et de communication touristique.

À l'aide de son programme « Avenir de La Suisse à vélo », SuisseMobile assiste les cantons au cours du contrôle de la qualité du réseau et des itinéraires existants de « La Suisse à vélo » et de leur adaptation. Ce programme apporte des enseignements et fournit des résultats importants tant pour l'analyse et que pour le concept.

## 3.2 Optimiser les itinéraires et compléter le réseau

Au cours de la planification du réseau, il est possible d'ajouter de nouveaux itinéraires ou d'optimiser ceux déjà existants. À cet égard, l'approche des **parcours par tronçons et parcours combinés**, basée sur le réseau et les parcours existants, s'avère cruciale. La nécessité concrète de procéder à des adaptations résulte généralement de l'analyse et est définie dans le concept (cf. chapitre 3.1).

### Compléter le réseau avec de nouveaux itinéraires

Les itinéraires de « La Suisse à vélo » sont non seulement conçus pour répondre aux besoins d'au moins un groupe cible, mais ils ont aussi toujours une fonction au sein du réseau :

- Les principaux corridors (par ex. liaisons entre les villes ou le long des vallées fluviales) doivent être desservis par des itinéraires.
- Les itinéraires doivent être cohérents entre eux.
- Les (longs) tracés d'itinéraires parallèles doivent être évités.

Pour répondre aux exigences accrues des débutantes/débutants et des familles, des itinéraires plus courts et avec moins de dénivelés (à la montée) sont notamment nécessaires au sein du réseau. Il est également important de proposer des offres à l'intérieur et autour des zones urbanisées (surtout des villes et des agglomérations) afin de répondre au besoin élevé de loisirs de proximité.

La création de nouveaux itinéraires est également possible, de manière ponctuelle. Les concepts et les propositions de nouveaux itinéraires sont discutés avec SuisseMobile dans le cadre d'« Avenir de La Suisse à vélo », et les résultats sont consignés dans le plan du réseau contraignant pour les autorités. SuisseMobile et les cantons prennent toujours ensemble les décisions concernant les nouveaux itinéraires ou l'adaptation de tracés existants.

### Parcours par tronçons et parcours combinés

Les parcours par tronçons et les parcours combinés permettent de conformer le réseau et les itinéraires existants de « La Suisse à vélo » aux besoins spécifiques des groupes cibles sans devoir procéder à des modifications mas-



sives. À cette fin, il est nécessaire d'identifier, au sein du réseau ou sur les itinéraires existants, les tronçons qui se prêteraient à un parcours par tronçons ou un parcours combiné :

- Les **parcours par tronçons** sont des tronçons d'itinéraires existants qui répondent à des exigences élevées (en termes de réseau ou d'infrastructure).
- Les **parcours combinés** sont composés de plusieurs tronçons, cohérents entre eux, d'itinéraires existants, qui répondent à des exigences élevées (en termes de réseau ou d'infrastructure).

Ces parcours ne sont pas balisés séparément au moyen de champs de désignation d'itinéraire, mais s'appuient sur la signalisation des itinéraires existants.

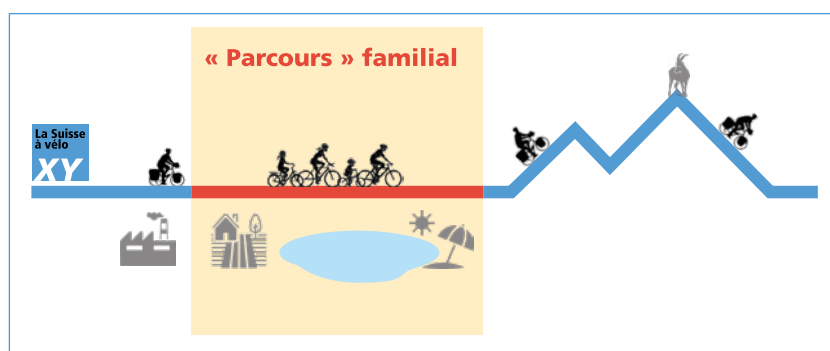


Illustration 3 : principe du parcours par tronçons : un parcours familial sur le tronçon d'un itinéraire existant de « La Suisse à vélo ».

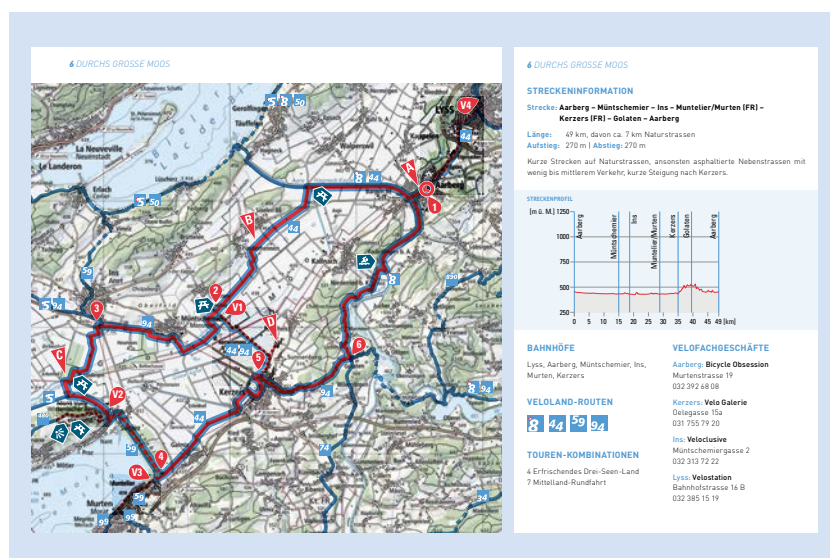


Illustration 4 : exemple du parcours combiné « Durchs grosse Moos », tiré du guide vélo « Veloland Bern » paru aux éditions Weber, 2022.

Au cours de la planification du réseau, de la phase de projet et de la construction d'infrastructures ainsi que dans la communication, les parcours par tronçons et les parcours combinés ont une importance comparable à celle des itinéraires :

- Les parcours par tronçons et les parcours combinés complètent le réseau et les itinéraires existants lorsque ceux-ci ne suffisent pas ou pas entièrement à remplir les objectifs stratégiques (cf. chapitre 3.1).
- L'infrastructure des parcours par tronçons ou des parcours combinés doit être systématiquement conçue de manière à répondre aux besoins des groupes cibles visés (cf. chapitre 2).

- Les parcours par tronçons et les parcours combinés sont communiqués par SuisseMobile et ses partenaires sous forme de « recommandations », tout comme les itinéraires de « La Suisse à vélo » (cf. chapitre 3.3).

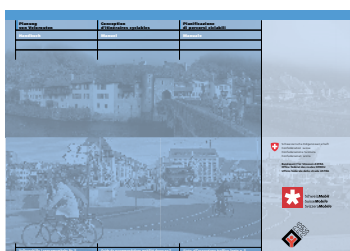
Les concepts et les propositions de parcours par tronçons et de parcours combinés sont discutés par les cantons et SuisseMobile dans le cadre du programme « Avenir de La Suisse à vélo ». Les résultats sont consignés dans le plan du réseau ou sous une autre forme adaptée.

### Contrôle des exigences en termes de qualité

Les exigences indiquées dans le manuel **Conception d'itinéraires cyclables** (OFROU, SuisseMobile et FSR, 2008) sont déterminantes pour le contrôle de la qualité des itinéraires et peuvent également être appliquées aux parcours par tronçon et aux parcours combinés. Les exigences en termes de qualité de l'infrastructure (points 4 à 7 du manuel Conception d'itinéraires cyclables) doivent toujours être évaluées en tenant compte des exigences propres à chaque groupe cible :

- Le niveau de qualité des itinéraires, des parcours par tronçons et des parcours combinés doit être **Suffisant** (niveau 2, vert clair) pour tous les groupes cibles et toutes les exigences.
- Le niveau de qualité des itinéraires, des parcours par tronçons et des parcours combinés pour les débutantes/débutants et les familles doit être **Bon** (niveau 1, vert) sur toute leur longueur pour ce qui est des exigences 4 à 7.

**Important:** afin de répondre aux exigences de la loi sur les voies cyclables, la qualité de l'infrastructure des itinéraires, des parcours par tronçons et des parcours combinés de « La Suisse à Vélo » doit être supérieure à la moyenne. Les **principes en matière de planification cohérent, direct, sûr et attrayant** indiqués dans le guide pratique Planification des réseaux de voies cyclables s'appliquent sans restriction à tous les itinéraires et liaisons cyclables.



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

### Manuel Conception d'itinéraires cyclables

Ce manuel est l'ouvrage de référence en ce qui concerne la conception des itinéraires cyclables. Il comprend neuf exigences en termes de qualité et les critères correspondants, qui se concentrent sur l'infrastructure tout en allant au-delà du sens classique que l'on peut donner à la notion d'« infrastructure cyclable » (p. ex. la qualité de l'environnement, le sentiment de sécurité). Ce manuel complète idéalement le guide pratique Planification des réseaux de voies cyclables pour ce qui est de l'évaluation de la qualité des itinéraires. Il peut également être utilisé pour l'évaluation des itinéraires, des parcours par tronçons et des parcours combinés.

### 3.3 Communication

La communication doit toujours s'adresser aux groupes cibles visés. Les groupes cibles de « La Suisse à vélo » peuvent et doivent être utilisés par tous les partenaires dans le cadre de leur communication.

À l'avenir, SuisseMobile prévoit d'axer davantage sa communication sur les besoins des débutantes/débutants et des familles. La mise en œuvre technique et le calendrier sont encore à définir.

Dans le cas où les partenaires touristiques utiliseraient leurs propres définitions des groupes cibles, il convient d'établir des références claires aux groupes cibles de « La Suisse à vélo ». Les personas de Suisse Tourisme peuvent également être mises en relation avec les groupes cibles de « La Suisse à vélo ». En complément au présent guide, SuisseMobile a publié un aide-mémoire **Groupes cibles de SuisseMobile et personas de Suisse Tourisme** (téléchargement: [suissemobile.org](http://suissemobile.org)).

Il est important pour les groupes cibles débutantes/débutants et familles de disposer d'informations fiables et d'itinéraires officiels afin d'éprouver un « sentiment d'accomplissement » lors de leurs déplacements à vélo. La communication des organisations touristiques, des destinations et des prestataires de services doit donc s'appuyer sur le réseau et les itinéraires officiels de « La Suisse à vélo » :

- Tous les itinéraires de « La Suisse à vélo » sont communiqués (imprimés, web, etc.).
- D'autres itinéraires et liaisons de randonnée à vélo sont basés sur les plans des réseaux des cantons.
- D'autres propositions de parcours (par tronçons ou combinés) sont basées sur les itinéraires de « La Suisse à vélo » et/ou sur les plans des réseaux des cantons.

La promotion de certains itinéraires, parcours par tronçons et parcours combinés spécifiques de « La Suisse à vélo » peut également cibler les gravelbikers ou les cyclistes de course – mais en aucun cas les vététistes.



