



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement

Service de la mobilité

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt

Dienststelle für Mobilität

Directive

Destinataire Service de la mobilité

Auteur IRT

Date 14 septembre 2020

Signalisation et marquage

1. INTRODUCTION

La présente directive a pour but d'aider à la planification de la signalisation et du marquage des routes cantonales et communales valaisannes.

Elle s'adresse aux collaborateurs du Service de la mobilité (SDM), aux techniciens des Communes et aux bureaux d'ingénieurs qui élaborent des projets de signalisation et marquage.

2. MISSION DE LA CCSR

La mission première de la Commission cantonale de signalisation routière (CCSR) est l'homologation des plans de signalisation et de marquage.

3. OBJECTIFS

Les **objectifs opérationnels** de la directive sont de permettre :

- Une identification claire et homogène des installations et de leurs composants.
- Le respect des normes nationales en vigueur.
- Un gain de temps pour tous les intervenants et à toutes les étapes d'un projet.
- L'égalité de traitement des projets.

En effet, la réalisation standardisée et cohérente de plans permet un traitement efficient, homogène et rapide par la Commission Cantonale de Signalisation Routière (CCSR).

Les **objectifs à long terme** liés à cette directive sont les suivants :

- Mise en œuvre du **concept cantonal de mobilité 2040** (CCM 2040), validé par le Conseil d'Etat en avril 2018, au travers de projets améliorant la sécurité, la mixité des usages et la qualité des espaces publics.
- Mise en œuvre des exigences de la **loi sur l'égalité pour les Handicapés** (LHand) en appliquant les dispositions sur la manière de permettre ou de faciliter la participation des personnes handicapées à la vie sociale et en respectant au mieux la date limite du 31 décembre 2023 pour l'adaptation obligatoire des bâtiments, des arrêts de bus, des installations, des systèmes de communication et de la billetterie aux personnes handicapées.
- Application de l'art. 6a de la **Loi sur la circulation routière** (LCR), notamment que « la Confédération, les cantons et les communes tiennent compte de manière adéquate des impératifs de la sécurité routière lors de la planification, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure routière. »

4. STRUCTURE DE LA DIRECTIVE

Pour atteindre les objectifs fixés, la directive développe les thèmes suivants :

- Informations à fournir en vue de l'homologation de plans de signalisation et de marquage (chapitre 5).
- Exigences de représentation des plans (chapitre 6) et des visibilitées (chapitre 7).
- Modèles d'élaboration de plans de signalisation et de marquage (chapitre 7.2).
- Prescriptions cantonales concernant le marquage et le pré-marquage sur les routes principales et secondaires (chapitre 0).
- Checklist pour les passages pour piétons (chapitre 0).

5. INFORMATIONS A FOURNIR EN VUE DE L'HOMOLOGATION DE PLANS DE SIGNALISATION ET MARQUAGE

Les informations suivantes doivent être fournies par le maître de l'ouvrage ou l'auteur du projet en vue d'une homologation :

- **Notice d'explication sommaire** motivant le projet et permettant de comprendre rapidement ce dernier, notamment les dérogations aux normes (par exemple, justification d'un passage pour piéton dans une zone 30). Si un plan de situation de projet et un rapport technique sont existants, ils peuvent être joints à la notice pour information.
- Plan de situation de l'**état existant** de la signalisation et du marquage.
- Plan de situation de l'**état futur** de la signalisation et du marquage.
- Plan des **bordures** selon plan type 3.1.
- Plan(s) des **visibilitées** dans les carrefours et aux passages pour piétons.
- S'il y a des modifications de **traversées piétonnes** : check-list pour passages piétons à remplir selon chapitre 0 ou, si trottoir traversant, check-list selon norme VSS-40242, à compléter par un schéma des distances de visibilité.
- S'il y a des modifications d'**arrêts de bus** : check-list arrêt de bus selon directive arrêt de bus (www.vs.ch/web/sdm/documentation).

Il n'est pas forcément nécessaire de produire un plan par thème. Selon la complexité du projet, plusieurs informations peuvent être regroupées sur un plan, selon les exemples présentés dans le chapitre 7.2.

Le périmètre d'homologation est celui où l'aménagement est représenté en couleurs selon le chapitre 6.2. Seuls la signalisation et le marquage représentés sur ce périmètre sont homologués, ceci même si le cadrage du plan est plus grand. Selon la situation, le périmètre du plan de signalisation et du marquage peut dépasser le périmètre du projet de génie civil, ce qui doit être indiqué clairement sur le plan.

Les pages titres type sont présentées en annexe et se différencient si les plans font partie à titre informatif du dossier de mise à l'enquête de la route ou de la mise à l'enquête de la signalisation et du marquage.

6. EXIGENCE DE REPRESENTATION DE LA SIGNALISATION ET DU MARQUAGE

6.1 Echelle

Les plans de signalisation et marquage sont dessinés à l'échelle 1:500. Deux exceptions peuvent survenir dans les conditions suivantes :

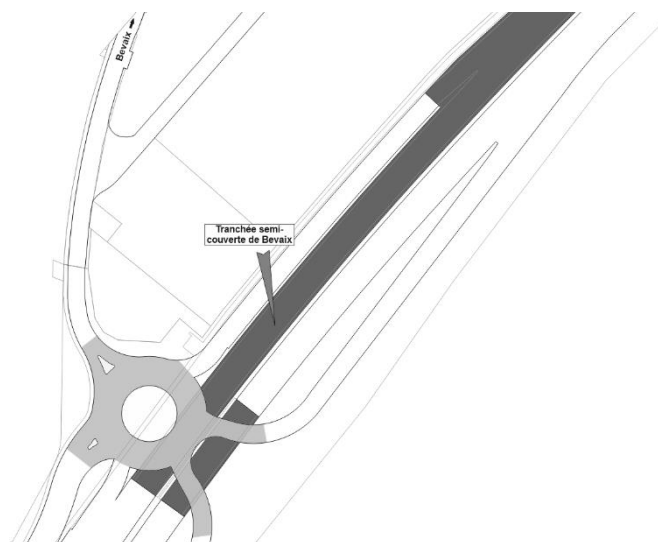
- Echelle 1:200 pour les plans de détails d'une intersection particulière.
- Echelle 1:1'000 pour des plans de cadastre (si le périmètre du projet est très grand).

6.2 Couleurs du réseau routier

Seul les tronçons routiers concernés par le projet et visant à être homologués doivent être colorés :

- Tronçons à l'air libre : fond gris (par ex. RGB 180/180/180).
- Tunnel : fond gris-foncé (par ex. RGB 115/115/115).
- Des éléments routiers construits (par ex. îlots centraux) ou des trottoirs : fond gris-clair (par ex. RGB 220/220/220).

Illustration « tronçons concernés par le projet » :



6.3 Représentation de la signalisation

Les principes de base sont les suivants :

- La signalisation est dessinée à l'échelle 1:50 (ou 1:100 en cas des plans de cadastre).
- La représentation doit être effectuée dans le sens de marche (les panneaux doivent être orientés géographiquement tels qu'ils sont effectivement installés).
- Une ligne rouge sert de liaison entre la représentation du signal et l'emplacement du signal sur le plan, dont l'emplacement exact est représenté par un point rouge.
- Pour les signaux avec un raccordement électrique (par ex. signal éclairé ou signal variable), il convient d'ajouter un cercle supplémentaire avec le symbole électrique.

Illustration « Principe de base » :



La représentation du **panneau** lui-même doit être faite selon les règles suivantes :

- Graphisme (symboles et couleurs) selon l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) (Annexe 2).
- La police de caractères pour les panneaux sur route principale est «ASTRA Frutiger Standard» et pour les panneaux autoroutiers «ASTRA Frutiger Autobahn».

Quand un signal est imprimé des deux côtés, resp. se trouve sur la face arrière d'un autre signal, les signaux dans le sens de marche sont séparés des signaux du sens opposé par un point noir. Les signaux et panneaux de direction sont ordonnés géographiquement de façon qu'ils soient perçus des usagers de la route.

Illustration « panneau double face » :



A côté de chaque signal, il faut indiquer les **dénominations** sur les plans de signalisation :

- Nom du signal selon l'OSR (Annexe 2)
- Format du signal (selon l'art. 102 al. 1 de l'OSR)
 - G : Grand format (« Grossformat »)
 - Z : Format intermédiaire (« Zwischenformat »)
 - N : Format normal (« Normalformat »)
 - K : Petit format (« Kleinformat »)
- Rétroreflexion (selon la norme VSS-40871a)
 - R1 = Action rétro réfléchissante
 - R2 = Forte action rétro réfléchissante
 - R3 = Très forte action rétro réfléchissante

Illustration « Dénomination » :

OSR 4.11
Format: N; R2



Pour chaque emplacement de signal, le **type de support** utilisé est indiqué symboliquement. Les supports de signal sont ajoutés directement au-dessous de la dernière image sous la forme de lignes droites noires. Au bout du support, le pied du signal est aussi représenté sous la forme d'une ligne droite noire (formant un angle de 90° avec le support).

Les détails de la fondation ne sont pas indispensables pour l'homologation par la CCSR. Ils seront détaillés sur les plans d'exécution dans la suite du projet.

Les formes de support suivantes sont utilisées :

Support de signal simple (mât/poteau normal)



Support de signal double (deux mâts/poteaux)



Support treillis simple



Support treillis double



Support du signal par-dessus la chaussée



Hauteur minimale du bord inférieur
des signaux par-dessus la route :

4.50 m pour routes normales

4.80 m pour routes avec transports
exceptionnels

6.4 Représentation du marquage

De manière générale, le marquage est dessiné sur le même plan que la signalisation. Pour des raisons de la lisibilité, le plan des modifications du marquage peut être séparé de celui des modifications de la signalisation.

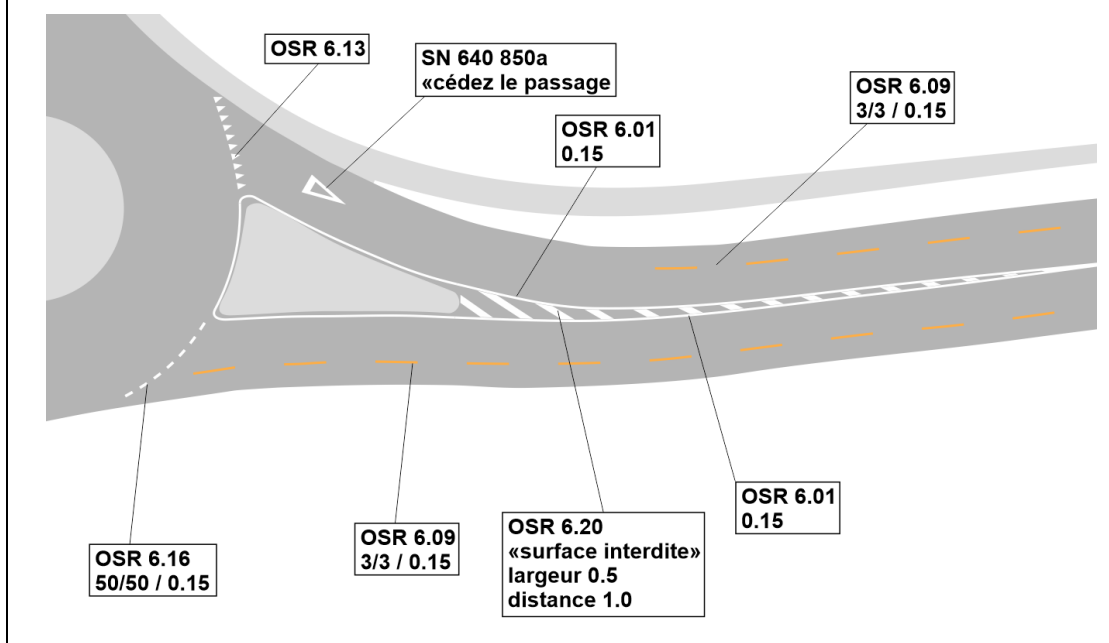
Les **principes de base** de représentation sont les suivants :

- Le marquage est représenté exactement comme il est effectivement appliqué sur le revêtement.
- Le marquage doit être représenté selon les couleurs et les formes de l'OSR et des normes VSS correspondantes.

A côté de chaque marquage, il faut indiquer les **dénominations** sur les plans de marquage :

- Le numéro du marquage (selon l'OSR et norme VSS).
- Les dimensions du marquage :
 - La longueur d'un élément de marquage.
 - L'espace entre deux éléments de marquage.
 - La largeur du marquage.

Illustration « visualisation et désignation du marquage » :



7. EXIGENCE DE REPRESENTATION DES VISIBILITES

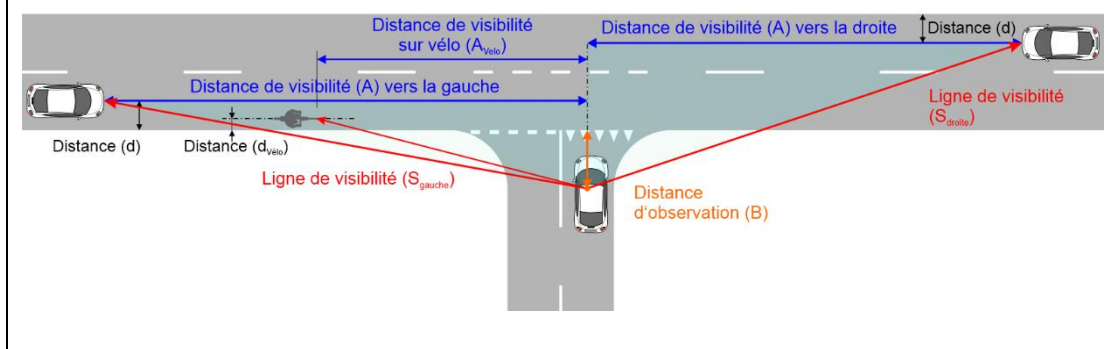
Les distances de visibilité aux carrefours (y compris les accès privés) et aux passages pour piétons constituent un élément central de la sécurité et doivent être représentées sur un plan de situation.

De manière générale, aucun obstacle permanent (y compris des voitures stationnées ou des containers, etc.) ne doit se retrouver dans les champs de vision entre une hauteur de 0.6 m et 3.0 m au-dessus de la chaussée.

7.1 Distances de visibilité aux carrefours : cédez le passage

Les distances de visibilité d'un véhicule venant d'une route non-prioritaire sur le trafic de l'axe prioritaire ainsi que sur la mobilité douce (piétons/vélos) sont déterminées à l'aide de la norme VSS-40273a, qui définit les dimensions des champs de vision.

Illustration « distances de visibilité dans le carrefour » :



Les paramètres standards sont les suivants :

Distance d'observation B	
Carrefour hors traversée de localité	5.0 m
Carrefour en traversée de localité	3.0 m

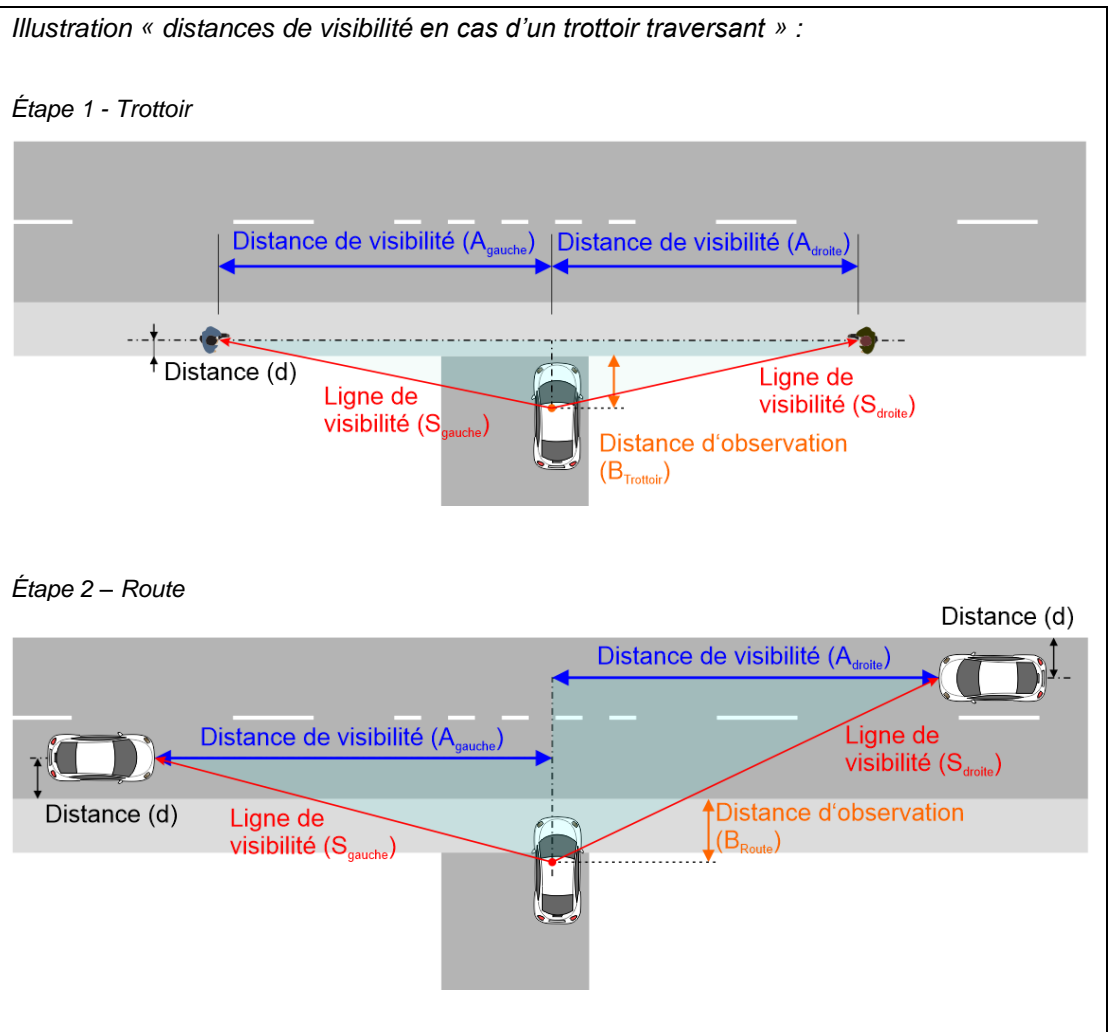
Distance d	
Véhicules motorisés (routes sans bande cyclable)	1.5 m
Véhicules motorisés (routes avec bande cyclable)	Largeur bande cycl. + 1.0 m
Vélos (routes avec bande cyclable)	½ de la largeur de la bande cycl.
Vélos (Trafic mixte)	0.5 m

=> Annexe 4.1 Distances de visibilité dans un carrefour de type embranchement

7.2 Trottoir traversant

En cas d'un trottoir traversant, la visibilité doit être vérifiée en deux étapes :

- une première fois par rapport aux piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules ; si le trottoir est libre, le conducteur peut avancer.
- une deuxième fois par rapport au véhicules (et vélos) sur la route prioritaire.

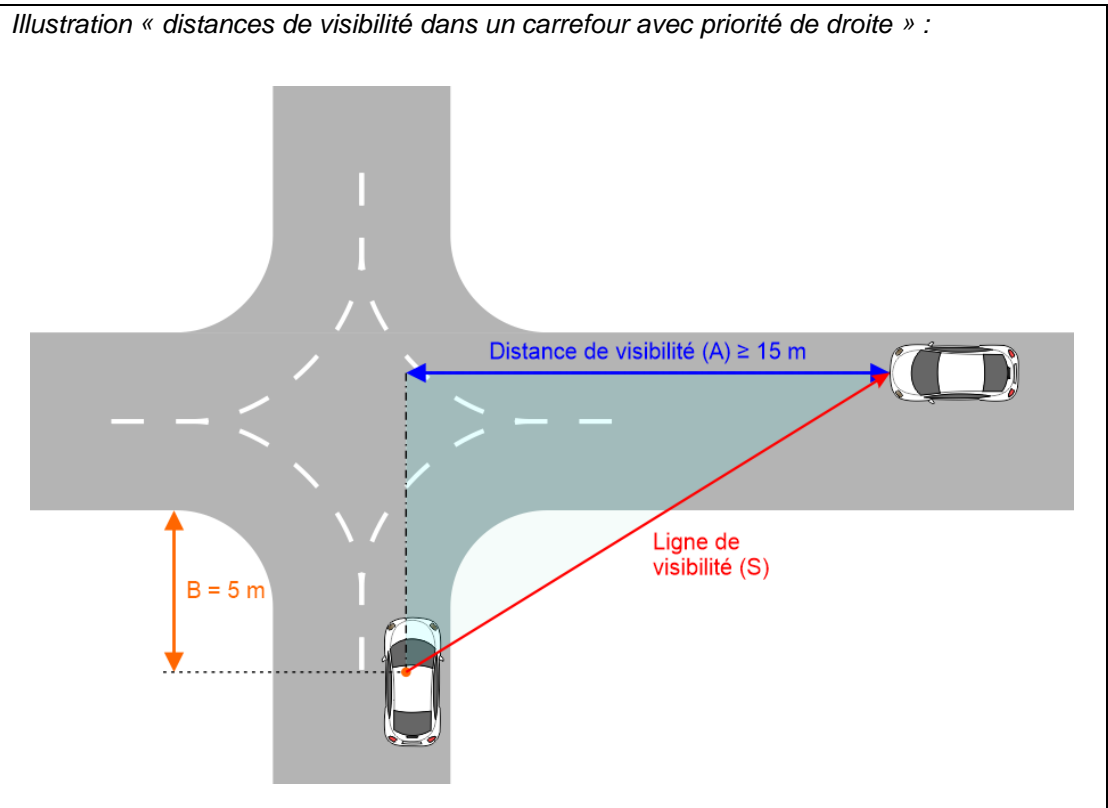


=> Annexe 4.4 Distances de visibilité dans un carrefour avec trottoir traversant

7.3 Distances de visibilité aux carrefours : priorité de droite

Sans déclivité et avec une vitesse d'approche de 30 km/h, la distance de visibilité [A] nécessaire aux carrefours est supérieure à 20 m, selon la norme VSS-40273a. Dans le cadre d'un carrefour à priorité de droite avec bonne perceptibilité, la distance de visibilité [A] minimale aux carrefours, compte tenu des alignements et de la distance d'observation [B], est fixée à 15 m. Il en découle une distance d'observation [B] minimale de 5.0 m.

=> **Annexe 4.3** **Distances de visibilité dans un carrefour avec priorité de droite**



7.4 Distances de visibilité aux passages pour piétons

Concernant les passages pour piétons, la distance de visibilité d'un véhicule sur la zone d'approche des piétons est indiquée. Celle-ci dépend de la vitesse du véhicule et est déterminée selon la norme VSS-40241. Si la distance effectivement disponible est plus grande que la distance de visibilité minimale selon la norme VSS, alors la distance de visibilité minimale sera représentée :

- La distance de visibilité, à représenter avec des lignes bleues. (Elle est la distance à laquelle les conducteurs de véhicules et les piétons peuvent se distinguer mutuellement (contact visuel)).
- Les lignes de visibilité, à représenter avec des flèches rouges. (Elles se rapportent au tronçon de route librement visible sur toute sa longueur, y compris les zones d'approche des piétons des deux côtés de la route. En présence d'un îlot de protection, la visibilité vers la gauche du conducteur ne doit être mesurée que sur le milieu de l'îlot et non pas sur la zone d'approche à sa gauche).
- La distance de détection ne doit pas être représentée sur les plans. (Elle est la distance à laquelle le passage pour piétons, soit le marquage au sol ou le signal 4.11 peut être détecté par le conducteur d'un véhicule).
- La zone d'approche, à représenter le trapèze en ligne orange. (Elle est la zone réservée aux piétons et menant à un passage pour piétons, dans laquelle le contact visuel mutuel entre les conducteurs et les piétons doit être garanti (1 m de distance du bord de la route ; 1 m de distance du bord du passage pour piéton). La zone d'approche est une surface séparée physiquement de la chaussée.

Si le passage pour piétons se trouve dans ou à proximité d'une courbe, la ligne de visibilité la plus contraignante doit être dessinée. Il s'agit en général de celle sur l'extrémité plus éloignée de la zone d'approche. En cas de géométrie réduite pour les véhicules (rayons inférieurs pour une $V_P < 50$ km/h), la distance de visibilité dépend de la vitesse effective du véhicule (V_{85}) et peut de ce fait être réduite

8. MODELES D'ELABORATION DE PLANS DE SIGNALISATION ET DE MARQUAGE

- **Page titre** des plans :
 - ⇒ Annexe 0 : Exemple d'une page titre pour la mise à l'enquête publique
- Signalisation et marquage **existants** :
 - ⇒ Annexe 1.1 : Exemple zone 30 km/h sur axe secondaire /route communale
 - ⇒ Annexe 1.2 : Exemple axe principal
 - ⇒ Annexe 1.3 : Exemple carrefour isolé
 - ⇒ Annexe 1.4 : Exemple pour passage piétons isolé
- Signalisation et marquage **futurs** :
 - ⇒ Annexe 2.1 : Exemple zone 30 km/h sur axe secondaire / route communale
 - ⇒ Annexe 2.2 : Exemple 30 km/h sur axe principal
 - ⇒ Annexe 2.3 : Exemple carrefour isolé
 - ⇒ Annexe 2.4 : Exemple passage pour piétons isolé
- Plan des **bordures** projetées :
 - ⇒ Annexe 3.1 : Exemple général
- **Distances de visibilité** aux carrefours et passages pour piétons :
 - ⇒ Annexe 4.1 : Exemple carrefour embranchement
 - ⇒ Annexe 4.2 : Exemple passage pour piétons isolé
 - ⇒ Annexe 4.3 : Exemple carrefour en priorité de droite
 - ⇒ Annexe 4.4 : Exemple carrefour avec trottoir traversant

9. PRESCRIPTIONS CANTONALES CONCERNANT LE MARQUAGE ET LE PRE MARQUAGE SUR LES ROUTES PRINCIPALES ET SECONDAIRES

En préambule, les éléments décrits ci-après ne sont pas précisément normés. Toutefois, le SDM propose ces prescriptions pour assurer une cohérence de la signalisation et du marquage en Valais, ce qui permet d'améliorer la sécurité.

De manière générale, les lignes de marquage peuvent être réalisées avec une largeur de 0.15 m plutôt que 0.20 m, car l'efficacité est similaire tout en présentant un avantage économique.

9.1 Lignes de bordure

A l'intérieur des localités et en règle générale, les lignes de bordure ne doivent pas être marquées. Exceptionnellement, celles-ci sont possibles avec justification sur des routes sans trottoir ou des localités sans éclairage.

Hors localité, les lignes de bordures doivent en règle générale être marquées.

En présence d'une bande cyclable ou d'une bande longitudinale pour piétons, la ligne de bordure ne sera pas marquée.

9.2 Lignes médianes

Il existe trois types de lignes médianes selon l'OSR: les lignes de sécurité, les lignes d'avertissement et les lignes de direction.

A l'intérieur des localités, les lignes médianes doivent être évitées, car elles ne transmettent pas un caractère urbain. Le marquage de lignes médianes n'est autorisé, sur justification, que si la largeur de la route est supérieure ≥ 6.0 m.

Hors localité, les lignes médianes ne peuvent être marquées que si la largeur de la route ≥ 6.0 m. Dans ce cas, il ne faudrait pas la mettre pour des raisons d'abaissement naturel de la vitesse. Par contre, il faudrait conserver les lignes médianes dans les courbes avec de mauvaises conditions de visibilité.

La longueur des **lignes de sécurité** sera d'au moins 50 mètres hors des localités et 20 mètres dans les localités. Les ouvertures d'une ligne de sécurité seront marquées avec une partition 1/1 au droit du débouché.

Les **lignes d'avertissement** liées aux lignes de sécurités et lignes doubles sont obligatoires hors des localités avec une longueur minimale est de 50 mètres.

La **ligne de direction** est en général marquée avec une partition 3/6. Sur des routes sinueuses à l'extérieur de localités, une partition 3/3 peut être appliquée pour une meilleure lecture du tracé. Les cas standards sont les suivants :

- Partition 3/6 : cas normal
- Partition 4/2 : ligne d'avertissement
- Partition 1/1 : ouverture d'une ligne de sécurité
- Partition 2/4 : ligne de séparation des voies de présélection aux carrefours
- Partition 1/2 : ligne de direction à travers un carrefour

9.3 Surfaces interdites au trafic

En principe, les surfaces interdites sont réalisées avec une largeur de 50 cm pour la bande et 100 cm de vide. Exceptionnellement, sur des longs tracés rectilignes, il est possible de marquer 100 cm pour la bande et 200 cm de vide.

A l'intérieur des localités, les surfaces interdites doivent être évitées, car elles ne transmettent pas un caractère urbain.

9.4 Marquages liés à la mobilité douce

Il n'est pas obligatoire de marquer une **ligne interdisant l'arrêt aux passages pour piétons** (OSR 6.25). Si une ligne est marquée, elle doit mesurer au moins 10 m de long.

Un **marquage tactilo-visuel** peut être appliqué aux passages pour piétons pour les signaler aux personnes malvoyantes. Ce marquage est obligatoire si la traversée ne présente pas les caractéristiques usuelles (par ex. un angle $\neq 90^\circ$ par rapport à la bordure du trottoir).

La largeur des **bandes cyclables** est de minimum 1.5 m à l'intérieur de localités respectivement de 1.8 m hors traversée de localité (selon VSS-40252). Les bandes cyclables sont interrompues au moins 20 m avant des espaces ne permettant pas leur marquage à cause d'une largeur insuffisante (par ex. aux îlots, aux entrées de giratoire ou aux arrêts de bus sur chaussée).

Au niveau d'un **îlot de passage pour piétons**, la largeur de la chaussée ne doit pas mesurer :

- entre 3.05 m et 3.45 m, ni
- entre 3.70 m et 4.25 m (mesures indiquées comprises).

Ces largeurs intermédiaires sont à éviter pour des raisons de sécurité (dépassement des cycles dangereux). Une bande cyclable ne peut être marquée que si la largeur est de 4.3 m au minimum.

De plus, la présence d'une borne d'îlot est un signallement suffisant. Les signaux 2.34 ou 2.35 sont abandonnés sauf si la direction de contournement est peu évidente. Si un signal 2.34 ou 2.35 est placé sur un îlot de passages pour piétons, il doit se trouver à au moins 1.4 m au-dessus de la surface de circulation. Une ligne de sécurité est suffisante pour marquer le contournement de l'îlot (pas de surface interdite au trafic).

Aux **trottoirs traversants**, aucun régime de priorité ne doit être marquée (selon norme VSS-40242).

Les **bandes longitudinales pour piétons** sont interdites hors localité et ne peuvent être réalisée qu'avec un caractère provisoire en intérieur de localité et selon [34].

9.5 Zone 30

Dans une **zone 30**, si la chaussée a une largeur inférieure à 4.5 m, le marquage de la priorité de droite ne devra pas être réalisé (selon norme SN 640 851).

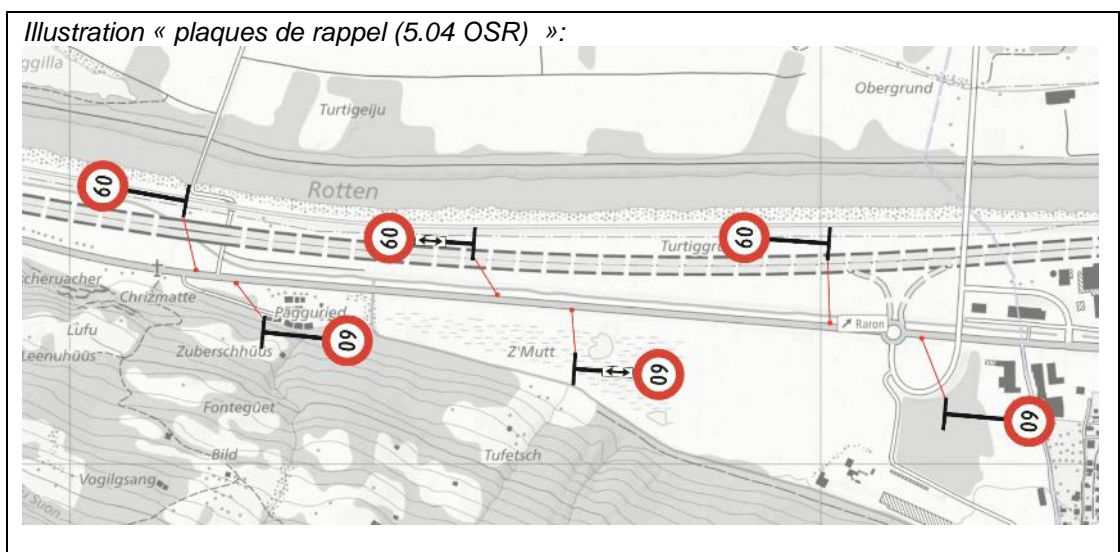
9.6 Arrêt de bus

Le marquage des **zigzags** n'est pas obligatoire pour les arrêts de bus sur chaussée.

9.7 Rappel de panneaux

Les **panneaux de vitesse maximale** (hors situation zone 30, zone de rencontre ou limitation générale de vitesse), doivent être rappelé à chaque carrefour de plus de 3 habitations ou équivalent, conformément à l'article art 16 OSR.

Les **plaques de rappel** (5.04 OSR) ne sont utilisées que si un signal est répété. A la sortie d'un carrefour, il est à déterminer s'il s'agit d'une répétition pour tous les usagers ou non.



10. CHECKLIST POUR LES PASSAGES POUR PIETONS

Lors de la conception ou de l'adaptation d'une traversée piétonne la checklist ci-dessous doit impérativement être remplie et opère comme un audit de sécurité sommaire. Cette checklist est non exhaustive et, selon les cas, devra être complétée par le requérant.

Cette démarche permet d'assurer la qualité du projet ainsi qu'un traitement rapide de la part des autorités.

Passage piétons (VSS-40241 et VSS-40070 et suivantes)	Exigences	A remplir par le requérant (avec justification si dérogation)
Contrôle de base	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de piétons ou justification spécifique. - Emplacement de la traversée piétonne (adapté à la ligne de désir et écart de moins de 10 m). - Volume de trafic TJM \geq 3'000 véhicules à ce profil de chaussée. - Vitesse maximale signalée \leq 60 km/h (base : valeur V_{85}). 	
Exigences à remplir	<ul style="list-style-type: none"> - Distances de visibilité. - Ilot de protection, selon VSS-40241 et 9.4. - Zones d'approche. - Signalisation 4.11 visible de part et d'autre. - Bordures adaptées LHand, le SDM recommande plutôt une bordures 30 mm vertical qu'une bordure de 40 mm biaise sur 13-16 cm de largeur. - Pente transversale adaptée LHand aux traversées (max 6%). - Eclairage, selon la directive 202 de la SLG [35]. - Zone d'attention selon VSS SN 640 852, obligatoire si la traversée ne présente pas les caractéristiques usuelles, cf. 9.4. - Largeur de trottoir selon VSS-40070 	

Tableau 1 : Liste de contrôle des conditions requises pour les passages piétons

La checklist concernant les trottoirs traversant se trouve directement dans la norme VSS-40242.


Vincent Pellissier
 Chef de service

ANNEXE : Bibliographie et plans types

11. BIBLIOGRAPHIE

Le présent document repose sur différentes bases légales et technique concernant la signalisation. Les principales lois et normes sont détaillées ci-après.

Bases légales

- [1] Loi sur la circulation routière (LCR), état le 1er janvier 2019
- [2] Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), état le 1er février 2019
- [3] Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), état le 15 janvier 2017
- [4] Ordonnance du DETEC concernant les normes applicables à la signalisation des routes, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre, état le 1er août 2007
- [5] Loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (Loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand ; SR 151.3)

Normes VSS

- [6] VSS-40033 Présentation des projets ; Bases et exigences
- [7] VSS-40070 Trafic piétonnier ; Norme de base
- [8] VSS-40241 Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers ; Passages piétons
- [9] VSS-40242 Traversées pour la mobilité douce ; Trottoirs traversants
- [10] VSS-40252 Carrefours ; gestion des cycles
- [11] VSS-40273a Carrefours ; Conditions de visibilité dans les carrefours à niveau
- [12] SN 640 560 Sécurité passive dans l'espace routier (Norme de base)
- [13] VSS-40561 Sécurité passive dans l'espace routier
- [14] SN 640 814b Signaux routiers ; Indicateur « Disposition des voies de circulation »
- [15] VSS-40815f Signaux routiers ; Prescriptions
- [16] SN 640 817d Signalisation des routes principales et secondaires ; Indicateurs de direction, présentation
- [17] SN 640 822 Dispositifs de balisage
- [18] SN 640 823 Signaux ; Panneaux des distances en kilomètres
- [19] SN 640 827c Signaux routiers ; Signalisation touristique sur les routes principales et secondaires
- [20] SN 640 828 Signaux routiers ; Indicateurs de direction pour les hôtels
- [21] SN 640 829a Signaux routiers ; Signalisation du trafic lent
- [22] SN 640 830c Signaux routiers ; Ecriture
- [23] SN 640 836 Configuration des boîtes à feux (signaux lumineux de circulation)
- [24] VSS-40836-1 Installations de feux de circulation ; Dispositifs complémentaires destinés aux malvoyants
- [25] SN 640 846 Signaux ; Disposition sur les routes principales et secondaires
- [26] SN 640 847 Signaux ; Disposition aux carrefours giratoires
- [27] SN 640 850a Marquages ; Aspect et domaines d'application
- [28] SN 640 851 Marques particulières ; Domaines d'application, formes et dimensions
- [29] SN 640 852 Marquages ; Marquages tactilo-visuels pour piétons aveugles et malvoyants
- [30] SN 640 853 Marquages ; Feux encastrés
- [31] SN 640 862 Marquages ; Exemples d'application pour routes principales et secondaires
- [32] VSS-40871a Signaux routiers ; Application des matériaux rétro réfléchissants et de l'éclairage
- [33] VSS-40877 Marquages ; Exigences photométriques, adhérence

Autres

- [34] Bande longitudinale pour piétons (MS.002-2017), BPA Bureau prévention des accidents
- [35] SLG 202, Association suisse pour l'éclairage SLG, Directive Eclairage public : Eclairage des routes.