



R392-1156

10 octobre 2018

Modification des règles de la circulation et des prescriptions en matière de signalisation

Ordonnance sur la signalisation routière (OSR)

Ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO)

Ordonnance du DETEC concernant les normes applicables à la signalisation des routes, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre

Instructions du DETEC concernant les marques particulières sur la chaussée

Rapport explicatif

Aperçu

Le projet de consultation dont il est question ici met à jour la teneur de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR)¹ en tenant compte de diverses demandes. Les modifications concernent en particulier la mobilité douce et l'arrêt ou le stationnement des véhicules. Par ailleurs, certaines dispositions sont abrogées ou simplifiées.

Contexte

Différentes demandes issues de l'Union des villes suisses (parkings payants pour les motocycles), d'un groupe de travail intercantonal (possibilité d'indiquer des places d'arrêt pour la recharge des véhicules électriques) ou d'autres associations telles que Pro Vélo sont soumises à la discussion dans le cadre du projet de consultation relatif à l'OSR et peuvent être considérées comme étant à l'origine de celui-ci. Le projet résulte finalement d'expériences pilotes positives réalisées en matière de signalisation et propose d'inscrire dans le droit les nouvelles possibilités testées.

Contenu du projet

Les propositions faites en faveur de la mobilité douce et les mesures concernant l'arrêt ou le stationnement des véhicules constituent les éléments centraux du projet. En outre, ce dernier modifie ponctuellement certaines dispositions. Ainsi, les autorités d'exécution obtiennent la possibilité d'utiliser en principe des signaux de petit format sur les routes secondaires à l'intérieur des localités. Le projet permet aussi d'harmoniser l'interdiction de dépasser et l'interdiction de circuler pour les poids lourds, et d'intégrer de nouvelles possibilités de signalisation dans l'annexe 2.

¹ RS 741.21

Table des matières

1. Contexte	3
2. Grandes lignes du projet	3
3. Commentaires relatifs aux diverses dispositions	4
4. Modification et abrogation d'autres actes (y c. instructions)	11
4.1. Ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO) (modification)	11
4.2. Ordonnance du DETEC concernant les normes applicables à la signalisation des routes, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre (abrogation)	12
4.3. Instructions concernant les marques particulières sur la chaussée (modification)	13
5. Incidences	13
5.1. Incidences sur la Confédération et les cantons (finances, personnel et autres)	13
5.2. Incidences économiques, environnementales et sociétales	13
6. Aspects juridiques	14
6.1. Compatibilité avec les obligations internationales	14
6.2. Bases légales	14

1. Contexte

La révision en question résulte principalement des diverses requêtes ci-après :

- les autorités d'exécution ont exigé à plusieurs reprises une signalisation permettant de repérer les stations de recharge pour véhicules électriques ;
- elles ont aussi demandé que le champ d'application du signal « Parcage contre paiement » soit étendu aux motocycles ;
- le canton de Bâle-Ville a proposé d'introduire une nouvelle possibilité de signalisation pour autoriser les cyclistes à obliquer à droite au feu rouge, sur la base d'une expérience pilote positive ;
- la Ville de Zurich a demandé l'introduction d'indicateurs de direction pour déviation destinés à la mobilité douce, en se fondant elle aussi sur un essai fructueux.

2. Grandes lignes du projet

Le projet comporte de nombreuses propositions de modifications de l'OSR.

La révision porte principalement sur la mobilité douce et sur l'arrêt ou le stationnement des véhicules. Les mesures relatives à l'arrêt ou au stationnement mentionnées au ch. 1 (stations de recharge, parkings payants pour les motocycles) entraînent l'adaptation de toute une série de dispositions. Les possibilités ci-après concernent la mobilité douce, comme celle qui prévoit d'autoriser les cyclistes à tourner à droite au feu rouge au moyen d'une plaque complémentaire :

- aux signaux « Stop », les lignes d'arrêt blanches pourront être assorties d'une ligne d'attente jaune pour signifier aux cyclistes que le « Stop » équivaut pour eux à un « Cédez le passage » ;
- le symbole « Cycle » pourra être utilisé pour réserver des cases de stationnement au groupe d'utilisateurs correspondant ;
- dans certains cas, il sera désormais possible de délimiter des sas pour cyclistes en l'absence de bande cyclable ;
- au lieu d'être striée de lignes obliques, la surface des bandes longitudinales pour piétons pourra maintenant être indiquée par le symbole « Piéton » ;
- dans des cas exceptionnels, les feux destinés au trafic cycliste pourront dorénavant aussi être placés seulement de l'autre côté de l'intersection.

Le projet prévoit également l'abrogation de dispositions inutiles. Ainsi, dans les définitions, les renvois à l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)² et à l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR)³ sont supprimés. De même, l'article concernant le signal de danger « Cassis » peut être raccourci.

Les propositions de modification entraînent également des adaptations consécutives de l'ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO)⁴, pour la plupart de nature formelle. L'ordonnance du DETEC concernant les normes applicables à la signalisation des routes, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre⁵ doit quant à elle être abrogée. Une disposition provisoire sera néanmoins ajoutée dans l'OSR afin de réaffirmer, pour une période bien définie, le caractère contraignant de certaines normes mentionnées dans l'ordonnance du DETEC. Enfin, les instructions concernant les marques particulières sur la chaussée seront complétées par diverses marques.

² RS 741.41

³ RS 741.11

⁴ RS 741.031

⁵ RS 741.211.5

3. Commentaires relatifs aux diverses dispositions

Art. 1, al. 9 et 10

Les définitions de termes ou les renvois à des définitions de termes figurant dans l'OETV et l'OCR peuvent être supprimés, puisqu'ils sont en principe superflus et parfois inexacts (par ex. le terme « véhicule automobile » n'est pas défini dans l'OETV, mais dans la LCR). Sauf mention contraire, la terminologie du droit de la circulation routière devrait théoriquement s'appliquer à tous les actes en la matière. Ainsi, il ne serait par exemple plus nécessaire d'indiquer expressément que le terme de motorcycle employé dans l'OSR est conforme à la définition fournie à l'art. 14 OETV.

Art. 6, al. 2

La disposition peut être supprimée, puisqu'il ressort déjà de l'art. 9 OSR que le signal « Cassis » ne devrait pas être placé avant des chantiers signalés comme tels. Le signal « Travaux » avertit non seulement des travaux sur la chaussée, mais aussi des inégalités qui peuvent en résulter. De même, l'information complémentaire fournie, à savoir que le signal « Cassis » peut aussi être placé avant les passages à niveau qui présentent ce type de danger, est superflue.

Art. 19, al. 1, let. d

Aujourd'hui, les signaux « Circulation interdite aux camions » et « Interdiction aux camions de dépasser » ne s'appliquent pas aux mêmes catégories de véhicules. La révision doit permettre de supprimer cette incohérence et d'harmoniser les dispositions suisses avec le droit international. Ce but est atteint en étendant le champ d'application du signal « Circulation interdite aux camions » pour qu'il recouvre non seulement les voitures automobiles lourdes affectées au transport de choses, mais aussi toutes les voitures automobiles de travail lourdes. Le terme « voitures automobiles lourdes affectées au transport de choses » comprend aussi les tracteurs à sellette lourds.

Art. 21, al. 1 et 2

Dans les deux alinéas, pour des raisons de cohérence, on a supprimé des exigences qui découlent déjà de dispositions générales et qui ne sont pas non plus mentionnées pour d'autres signaux spécifiques. La possibilité de renoncer à une décision et à une publication résulte de l'art. 107, al. 3, tandis que l'obligation de placer un signal avancé pour permettre aux conducteurs d'emprunter une déviation est issue de l'art. 16, al. 3.

Art. 26, al. 2

Les signaux « Circulation interdite aux camions » et « Interdiction aux camions de dépasser » devront dorénavant s'appliquer aux mêmes catégories de véhicules (voir commentaires relatifs à la proposition de modification de l'art. 19, al. 1, let. d). Il résulte de cette modification que le signal « Interdiction aux camions de dépasser » ne concernera plus les voitures de tourisme lourdes ni les voitures d'habitation lourdes notamment. Cette adaptation paraît pertinente, puisqu'il n'existe pas de limitation générale de la vitesse maximale à 80 km/h pour ces catégories de véhicules (voir art. 5, al. 1, let. a, et al. 2, OCR).

Art. 31, al. 3

La possibilité de renoncer à une décision et à une publication découle de l'art. 107, al. 3, et il n'est pas nécessaire de la rappeler ici (voir commentaires relatifs à l'art. 21).

Art. 33, al. 1

Il s'agit dans ce cas d'une adaptation qui résulte de la modification de l'article 40 alinéa 2 de l'OCR, entrée en vigueur le 1er janvier 2016.

Art. 36, al. 8

L'obligation de toujours placer, sur les routes principales, les signaux « Stop » et « Cédez le passage » comme signaux avancés va trop loin. Les signaux avancés ne seront en principe installés que lorsque leur présence est nécessaire. Il incombera aux autorités chargées de la signalisation d'évaluer cette nécessité.

Art. 48, 48a et 48b

Par souci de lisibilité, l'art. 48 a été divisé en trois articles lors de sa révision matérielle.

L'art. 48 P-OSR est consacré à la signalisation des parkings en général. L'al. 1 mentionne les trois signaux existants pour la signalisation des parkings ; les al. 2 et 3 montrent comment la durée de stationnement peut être limitée et ce qu'il faut observer le cas échéant. Il n'est plus précisé que le conducteur doit engager de nouveau son véhicule dans la circulation à la fin du temps autorisé et qu'il a l'interdiction de simplement le déplacer sur une case avoisinante. Les notions juridiques imprécises employées ici (« engager de nouveau dans la circulation », « une case avoisinante ») empêchent une exécution uniforme de la disposition et compliquent le contrôle de son respect.

Jusqu'ici, les restrictions de l'autorisation de stationner devaient être signalisées en plaçant le symbole adéquat soit sur le signal lui-même, soit sur une plaque complémentaire. Dorénavant, le symbole pourra également être marqué sur la case de stationnement. Pour les symboles pouvant être marqués sur les cases de stationnement, nous renvoyons à l'art. 79 et aux commentaires y relatifs. L'art. 48, al. 4, concerne uniquement la signalisation des parkings. Le marquage de ces derniers et des cases de stationnement est régi exclusivement par les art. 79 et 79a P-OSR.

La reformulation de la disposition implique quelques modifications dans le catalogue des signaux. En vertu de l'art. 48, al. 6, P-OSR, la plaque complémentaire « Plaque indiquant la distance et la direction » (5.02) peut être placée dans le champ bleu du signal, ce qui équivaut en fin de compte à placer le signal actuel « Distance et direction d'un parking » (4.22). Ce dernier peut par conséquent être supprimé à l'annexe 2.

L'art. 48a P-OSR régit le signal « Parcage avec disque stationnement » (4.18). Il n'apporte aucune modification matérielle.

L'art. 48b P-OSR est consacré au signal « Parcage contre paiement » (4.20). À la demande de l'Union des villes suisses, le paiement d'une taxe devra aussi pouvoir être imposé dans les parkings pour les motocycles. Afin de laisser la marge de manœuvre la plus large possible aux autorités cantonales et communales chargées de la signalisation pour l'assujettissement à la taxe, la proposition de révision (art. 48b, al. 1, P-OSR) est donc complétée de manière à étendre à tous les véhicules le champ d'application du signal « Parcage contre paiement » (4.20). Ainsi, elle offre aux autorités chargées de la signalisation la possibilité de prévoir notamment des cases de stationnement payantes pour les cyclomoteurs classiques et les vélos électriques, qui pourront être contrôlées facilement grâce aux plaques de contrôle obligatoires de ces véhicules. Cette réglementation se heurterait bien sûr à des obstacles pratiques si un ticket de stationnement était délivré. En effet, on ne saurait exiger qu'une preuve de paiement soit apposée de manière visible sur un motocycle. C'est pourquoi l'obligation de placer un éventuel ticket derrière le pare-brise du véhicule ne vaut que pour les voitures automobiles (al. 2). Si les autorités d'exécution souhaitent prévoir un stationnement payant sur certaines cases de stationnement pour les motocycles ou les cyclomoteurs, elles devraient opter pour une réglementation du parcage qui n'impose pas la présence d'un ticket derrière le pare-brise. Des parcomètres permettant l'acquittement de la taxe selon le numéro de la place de parc utilisée pourraient par exemple être employés et permettraient un contrôle aisé.

Les signaux de parcage devront à l'avenir pouvoir être aussi bien carrés que rectangulaires. Les indications correspondantes sont complétées en ce sens à l'annexe 1.

Art. 55

Dans la ville de Zurich, un essai en matière de signalisation des chantiers pour la mobilité douce s'est révélé fructueux. L'expérience a montré qu'une utilisation conséquente de la signalisation en question à proximité des chantiers, où l'itinéraire de déviation pour la mobilité douce n'est pas toujours facile à identifier, peut être positive pour les usagers de la route concernés et qu'une utilisation des différents indicateurs de direction pour la mobilité douce en fonction de la situation est nécessaire. Le pictogramme du piéton devra également pouvoir être employé sur les indicateurs de direction pour indiquer l'itinéraire de déviation.

Art. 65, al. 13 et 14

Diverses autorités chargées de la signalisation ont demandé qu'une possibilité de signalisation des stations de recharge soit offerte, sur la base d'un concept élaboré par un groupe de travail engagé à cette fin. La nature de la signalisation a cependant donné lieu à des divergences d'opinion, dont certaines n'ont pas pu être éliminées. Par exemple, aucun accord n'a pu être trouvé sur le fait de savoir si les stations de recharge devaient relever de parkings ou au contraire de surfaces interdites au stationnement. C'est pourquoi la révision admet les deux possibilités de signalisation correspondantes. Elle propose également de permettre l'emploi d'un marquage (voir art. 79, al. 4, let. d, et art. 79a, al. 1, P-OSR). L'autorisation de stationner sur les surfaces ainsi identifiées est en principe limitée à la durée de la recharge du véhicule électrique, raison pour laquelle le véhicule doit être raccordé à la station de recharge. Il en résulte que seul le stationnement de véhicules électriques pouvant être raccordés à l'infrastructure électrique présente y est admis.

Variante concernant la réservation de places de stationnement pour les véhicules électriques

La motion « Zones vertes pour les véhicules électriques » (17.4040) du Groupe vert-libéral veut charger le Conseil fédéral de créer les bases légales nécessaires pour introduire des zones de stationnement spéciales pour les véhicules électriques. Ces places de parc devraient être clairement indiquées par un marquage spécial (par ex. en vert) et par une signalisation adéquate. Le Conseil fédéral propose d'accepter la motion.

Le point central de la motion (réservation de cases de stationnement aménagées avec des stations de recharge) a déjà été réalisé avec la proposition des alinéas 13 et 14 de l'art. 65 P-OSR. La demande plus élargie de la motion (réservation de cases de stationnement pour les véhicules électriques aussi sans une station de recharge ainsi que le marquage en vert et non en jaune de ces cases) est ainsi également soumise à consultation dans le cadre de cette procédure. Cela aurait comme conséquence que le symbole aurait la dénomination non de « Station de recharge » mais de « Véhicule électrique » ; la condition que le véhicule devrait être raccordé à la station de recharge serait superflue (cf. art. 79, al. 4, lettre d, P-OSR). En plus, on devrait prévoir à l'art. 79, al. 5, P-OSR que les places de stationnement réservées pour les véhicules électriques auraient un marquage en couleur verte. La proposition concernant les alinéas 13 et 14 de l'art. 65 P-OSR ne serait donc pas réalisée dans ce cas. Il résulte déjà de l'art. 64, al. 5, OSR que le champ d'application de signaux peut être concrétisé à l'aide d'un symbole sur une plaque complémentaire.

Art. 69a

Durant trois ans et demi, le canton de Bâle a réalisé une vaste expérience : à certaines intersections sélectionnées, il a autorisé les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à tourner à droite au feu rouge au moyen d'une plaque complémentaire spéciale. Au total, douze intersections ayant des configurations différentes ont été considérées : parfois, la route jusqu'au feu et/ou la route transversale présentai(en)t une bande cyclable, parfois non. L'analyse a porté avant tout sur les situations conflictuelles entre piétons et cyclistes/cyclomotoristes ainsi que sur la pertinence des bandes cyclables. Le comportement des cyclistes face à un obstacle ou l'influence du trafic motorisé sur ce comportement ont également été étudiés.

D'après l'analyse, la probabilité d'un conflit entre un cycliste obliquant à droite au feu rouge et un piéton prioritaire est extrêmement faible (inférieure à 0,5 %). Sur toute la durée de l'expérience, pas un seul accident imputable à un cycliste obliquant à droite n'a été observé (sur env. 1 million de déplacements).

La réglementation testée répond apparemment à un besoin des cyclistes. En effet, 80 % des cyclistes ont saisi la possibilité de tourner à droite au feu rouge. Parmi les 20 % restants, certains n'ont pas compris la signalisation, tandis que d'autres n'ont pas pu obliquer à droite au feu rouge en raison d'un obstacle ou n'ont pas voulu profiter de la possibilité qui leur était offerte. La forte utilisation de cette dernière et la rareté des conflits permettent de conclure que les cyclistes ont interprété correctement la signalisation. La réglementation profite également aux véhicules motorisés, qui sont moins souvent gênés au moment de poursuivre leur trajet (feu vert) par des cycles/cyclomotoristes, puisque beaucoup ont déjà pu tourner à droite au feu rouge.

L'introduction de la signalisation décrite ci-dessus tient compte d'un besoin des villes, qu'elles ont exprimé à plusieurs reprises. Durant la phase de test menée à Bâle, plusieurs demandes pour la

réalisation d'essais similaires dans d'autres villes ont été déposées à l'OFROU. Ce dernier a toujours rejeté ces requêtes au motif que le projet pilote devait être limité à une seule ville afin d'éviter de suggérer à tort à la population que la mesure était déjà inscrite dans le droit.

La réglementation proposée prend aussi en considération les réserves parfois formulées par les organisations de police. Il convient en particulier de souligner que le feu rouge reste valable pour le trafic cycliste : les ayants droit ne sont autorisés à obliquer à droite que si la plaque complémentaire prévue est montée à côté du feu rouge. La réglementation selon laquelle la combinaison des signaux (feu rouge et plaque complémentaire « Autorisation d'obliquer à droite au feu rouge ») équivaut, pour les cyclistes et les cyclomotoristes qui tournent à droite au feu rouge, au signal de priorité « Cédez le passage » a pour effet de contraindre les ayants droit à laisser la priorité aux véhicules se trouvant sur la route dont ils s'approchent. Ils ne bénéficient donc pas de la priorité lorsqu'ils utilisent la possibilité de tourner à droite au feu rouge. Leur obligation d'accorder la priorité aux autres usagers de la route vaut bien sûr également vis-à-vis des piétons qui traversent la chaussée sur un passage pour piétons, avant l'intersection.

Les données collectées dans le cadre de l'expérience pilote renseignent aussi sur les conditions dans lesquelles il est approprié d'autoriser les cycles à poursuivre leur route au feu rouge s'ils accordent la priorité aux autres usagers. Sur la base de ces informations, divers éléments indispensables à la mise en place des plaques complémentaires correspondantes par les autorités d'exécution ont été définis. Ainsi, il est particulièrement important que l'accès des cyclistes ne soit jamais ou que très rarement bloqué par des véhicules automobiles, raison pour laquelle la chaussée devrait en principe comporter une bande cyclable. Un accès sans obstacle permet d'éviter que les cyclistes serpentent ou dépassent par la gauche. De même, il est essentiel de leur garantir une bonne visibilité pour qu'ils puissent en particulier apercevoir en temps utile les piétons qui souhaitent traverser. C'est pourquoi le marquage d'une ligne d'arrêt jaune pour le trafic cycliste est prescrit après la ligne d'arrêt blanche valable pour les autres véhicules (sas pour les cyclistes au sens de l'art. 75, al. 7, P-OSR). Il n'est permis de se soustraire à ces exigences que si la chaussée comporte une voie de circulation séparée pour obliquer à droite et que celle-ci est suffisamment large. Une dérogation à la règle de la présence obligatoire d'une bande cyclable est aussi envisageable si les autres véhicules ne sont pas autorisés à tourner à droite à l'intersection et que la chaussée présente une largeur suffisante.

L'aménagement optimal des intersections en vue de l'introduction de l'autorisation d'obliquer à droite au feu rouge pour les cyclistes devra être précisé davantage dans une ou plusieurs normes, pour les raisons suivantes. D'une part, l'aménagement des routes ne relève pas de la compétence de la Confédération. D'autre part, les professionnels de la route représentés dans les groupes d'experts sont les mieux placés pour déterminer la largeur minimale que doit par exemple présenter une voie obliquant à droite pour qu'il soit possible de se soustraire à l'exigence de la bande cyclable obligatoire.

Si la possibilité d'autoriser les cyclistes à tourner à droite au feu rouge existe aussi dans d'autres pays européens, les panneaux de signalisation utilisés à cette fin diffèrent de ceux qui ont été employés durant l'essai mené à Bâle. Ainsi, en France et en Belgique, un petit « Cédez le passage » comportant un vélo jaune et une flèche verte tournant à droite est placé sous le signal lumineux pour autoriser les cyclistes (mais pas les cyclomotoristes) à obliquer à droite au feu rouge. Cette signalisation est contradictoire en particulier lorsque le feu passe au vert, car les cyclistes ne doivent pas accorder la priorité aux autres usagers de la route dans ce cas. Au contraire, la plaque complémentaire testée à Bâle et proposée maintenant est conçue spécifiquement pour être utilisée près des installations de signaux lumineux et ne déploie son effet que si elle est combinée avec le feu rouge. Les Pays-Bas utilisent pour leur part un signal bleu portant l'inscription « *rechtsaf voor fietsers vrij* » en blanc, qui autorise à la fois les cyclistes et les cyclomotoristes à tourner à droite au feu rouge. Étant donné qu'il convient d'éviter les textes trop longs sur les plaques complémentaires, une signalisation de ce type n'entre pas en ligne de compte, encore moins dans un pays multilingue comme la Suisse. L'Allemagne mène actuellement un projet pilote, qui consiste à combiner une flèche verte avec le symbole « Cycle ». Cette signalisation est fondée sur une plaque complémentaire qui existe déjà dans le droit allemand : munie d'une flèche verte, celle-ci est installée près des installations de signaux lumineux lorsqu'il s'agit d'autoriser tous les véhicules à tourner à droite au feu rouge. Cette plaque peut toutefois être mal interprétée, étant donné que la couleur verte signifie généralement que la voie est libre et prioritaire.

Art. 71, al. 1, let. c et e, 3 et 4

La reformulation de la let. c vise à exprimer qu'installer les feux de circulation exclusivement au-dessus de la chaussée ne constitue pas un cas particulier. Certes, le principe en vertu duquel les feux sont installés sur le bord droit de la chaussée est maintenu, mais il sera possible à des conditions moins strictes qu'aujourd'hui de les placer exclusivement au-dessus de la chaussée. Cette possibilité pourra être employée dès qu'elle paraît opportune au vu des conditions locales, par exemple lorsqu'il y a plusieurs voies de circulation dans le même sens.

La nouvelle let. e doit permettre de placer exceptionnellement les feux destinés au trafic cycliste uniquement après l'intersection (sur la partie opposée de celle-ci) et d'entériner la pratique actuelle des autorités d'exécution.

Les al. 3 et 4 contiennent des adaptations dues aux nouvelles possibilités proposées à l'issue de l'essai bâlois (art. 69a P-OSR).

Art. 73, al. 7

L'al. 7 reprend une pratique existante en matière de signalisation. Il inscrit dans le droit fédéral la possibilité de compléter les lignes de sécurité par de brèves lignes discontinues (blanches pour l'ensemble des véhicules, jaunes pour les bus en trafic de ligne et les cycles/cyclomoteurs).

Art. 74a, al. 1, 3 et 7, let. b, f et g

Grâce à la modification de l'al. 1, il sera désormais possible de marquer des lignes jaunes continues et discontinues également sur les pistes cyclables, ce qui pourra être judicieux en particulier pour séparer les sens de circulation. Cet ajout implique de préciser que l'interdiction de franchir les lignes continues ou d'empiéter sur celles-ci concerne les véhicules, mais pas les piétons (par analogie avec la ligne de sécurité ; voir art. 73, al. 6, let. a). Par ailleurs, pour accroître la marge de manœuvre des autorités d'exécution, la condition imposée à l'al. 1 pour le marquage de bandes cyclables sur l'aire d'une intersection et qui prévoit que les deux moitiés de la chaussée doivent être séparées par une marque est supprimée.

Jusqu'à présent, l'OSR n'autorisait les cyclistes à se placer devant les autres conducteurs de véhicules qu'en présence de bandes cyclables élargies (al. 3). À la demande de Pro Velo, cette possibilité devra être admise même en l'absence de bande cyclable. Il n'est donc plus possible d'associer cette possibilité au concept de bande cyclable, raison pour laquelle le terme « bandes cyclables élargies » ne peut plus être employé. En réalité, une ligne d'arrêt jaune est marquée après la ligne d'arrêt blanche, et les cyclistes sont autorisés à se placer devant les autres véhicules entre les deux lignes. La disposition à modifier est donc déplacée de l'art. 74a à l'art. 75. Puisqu'il est évident que la présence d'une bande cyclable reste admise, il n'est pas nécessaire de le préciser.

À l'al. 7, de nouvelles possibilités d'employer le pictogramme du vélo sont prévues. La nouvelle let. f est directement liée au nouvel art. 75, al. 7. De même, le symbole du vélo pourra dorénavant être marqué sur les trottoirs et les chemins pour piétons si le trafic cycliste y est admis en vertu de la plaque complémentaire correspondante. Cette disposition permet d'inscrire dans le droit une pratique largement répandue. À la let. b, la formulation « places de stationnement réservées aux vélos » est remplacée par celle de « cases de stationnement réservées aux cycles et aux cyclomoteurs » aux fins d'harmonisation avec le nouvel art. 79, al. 4, let. a.

Art. 75, al. 6 et 7

Les cyclistes sont eux aussi tenus de s'arrêter complètement au signal « Stop ». Or, il n'est pas pertinent pour eux de s'arrêter dans tous les cas, puisqu'ils sont autorisés à circuler à la droite des véhicules automobiles et que la situation est souvent claire pour eux. Un arrêt complet des cyclistes n'est donc pas toujours absolument nécessaire. Une obligation de céder la priorité, dont il résulte que les cyclistes ne sont pas tenus de s'arrêter complètement (art. 36, al. 2, OSR), peut suffire sur le plan de la sécurité routière. C'est pourquoi il est proposé de compléter l'al. 6, à la demande de Pro Velo. Les autorités d'exécution devront bien sûr toujours examiner s'il est judicieux de procéder au marquage en question. La nouvelle disposition n'implique pas une règle générale prescrivant l'ajout systématique d'une ligne d'attente jaune après la ligne d'arrêt (blanche) aux stops. Elle est plutôt limitée à des cas spéciaux et

s'applique en particulier aux intersections où la visibilité des cyclistes diffère considérablement de celle des autres conducteurs.

La marque 6.26 est renommée dans la version allemande afin de supprimer la référence à la bande cyclable (art. 75, al. 7, P-OSR) ; à l'annexe 2, elle est maintenant illustrée par deux exemples : le premier correspond à l'exemple actuel de bande cyclable élargie, tandis que le second présente un sas pour cyclistes dépourvu de bande cyclable. Les conditions permettant de ne pas exiger la présence d'une bande cyclable sont dans une large mesure similaires à celles qui sont fixées pour la mise en place de l'autorisation de tourner à droite au feu rouge en l'absence de bande cyclable ou de voie de circulation séparée obliquant à droite. En effet, la présence de la bande cyclable n'est pas requise seulement si la voie de circulation est suffisamment large et que les autres véhicules n'ont pas l'autorisation ou la possibilité de tourner à droite. Prescrire une largeur suffisante doit permettre d'éviter en particulier que les cyclistes n'avancent en slalomant jusqu'au sas qui leur est réservé. Cette mesure devra elle aussi être précisée dans une ou plusieurs normes, pour éviter d'occasionner des désagréments au trafic motorisé (départ retardé). Nous renvoyons par ailleurs aux commentaires relatifs à l'art. 74a, al. 3, P-OSR.

Art. 77, al. 3

À la demande des autorités d'exécution, les bandes longitudinales pour piétons pourront dorénavant être indiquées d'une seconde façon. Leur surface pourra désormais aussi comporter le symbole « Piéton » (5.34), au lieu d'être seulement striée de lignes obliques.

Art. 79

L'art. 79, qui régit dans sa teneur actuelle toutes les marques relatives à l'arrêt ou au stationnement des véhicules, est divisé en deux articles : l'art. 79 P-OSR est consacré aux aires où l'arrêt et le parage sont en principe admis, tandis que l'art. 79a P-OSR traite de celles où ils sont en principe interdits.

Les al. 1, 1^{bis}, 1^{er} et 2 de la disposition actuelle sont partiellement repris et restructurés aux al. 1 à 3 du nouvel art. 79.

Jusqu'ici, l'autorisation de parquer sur une case de stationnement découlait uniquement de la disposition mentionnant les dimensions des cases de stationnement. L'art. 79, al. 4, P-OSR présente la possibilité nouvelle de réserver une case de stationnement à des catégories de véhicules et à des groupes d'utilisateurs définis au moyen de symboles. Si l'un des symboles en question est marqué sur une case de stationnement, aucune signalisation supplémentaire n'est requise pour réserver l'emplacement au groupe d'utilisateurs ciblé. Une signalisation est par contre nécessaire s'il y a lieu d'instaurer un régime de stationnement concret (par ex. limitations horaires ; voir art. 48a, al. 2, P-OSR). En plus des symboles existants « Cycle », « Motocycle » et « Handicapés », le nouveau symbole « Station de recharge » pourra être utilisé pour réserver une case de stationnement à des catégories de véhicules et à des groupes d'utilisateurs définis. Dans ce cas, seuls des véhicules électriques en cours de recharge pourront utiliser la case de stationnement. Ils devront ensuite libérer la place.

Art. 79, al. 5, P-OSR : selon la réglementation actuelle, les cases de stationnement sont marquées en jaune si elles ne sont destinées qu'à un cercle déterminé de personnes. Or, en réalité, les aires de stationnement réservées par exemple à des personnes à mobilité réduite ou, selon la nouveauté proposée, à des véhicules électriques en cours de recharge sont destinées, du point de vue de la terminologie juridique, à un cercle de personnes non pas déterminé, mais indéterminé. C'est pourquoi l'expression « cercle déterminé de personnes » est remplacée par « certains groupes d'utilisateurs ». Il convient de suggérer dans le même temps que les aires de stationnement réservées à certaines catégories de véhicules ne seront pas marquées en jaune ; en raison de la pratique actuelle, une exception à ce principe est toutefois expressément admise pour le trafic cycliste.

L'art. 79, al. 6, P-OSR reprend l'actuel art. 79, al. 1^{er}, et rappelle la possibilité nouvelle de réserver des cases de stationnement conformément à l'al. 4.

Art. 79a

L'art. 79a reprend le contenu des al. 3, 4, et 6 de l'actuel art. 79. La seule nouveauté qu'il introduit est la possibilité de marquer un symbole sur une case interdite au parage à la place d'une inscription. Ainsi, au lieu de réserver une case de stationnement aux véhicules électriques, les autorités d'exécution

pourront par exemple marquer le symbole « Station de recharge » sur une case interdite au parage. Dans ce cas, le stationnement de véhicules électriques en cours de recharge y sera admis.

Art. 99, al. 1

La réglementation des compétences en matière d'autorisation des réclames sur le domaine des routes nationales de 1^{re} et de 2^e classes n'a pas fait ses preuves. Dorénavant, les demandes seront évaluées seulement par l'OFROU si elles concernent des réclames sur le bien-fonds de la Confédération. Dans les autres cas, seule l'autorité compétente en vertu du droit cantonal procédera à l'évaluation ; l'autorisation de l'OFROU ne sera plus requise. Il va de soi que les prescriptions visées à l'art. 95 ss OSR restent applicables, notamment l'art. 98 OSR relatif aux abords des autoroutes et des semi-autoroutes.

Art. 102, al. 2 et 5

L'OSR prévoit aujourd'hui quatre formats différents pour les signaux, à savoir le grand format, le format intermédiaire, le format normal et le petit format. La modification proposée permettra de recourir plus souvent qu'aujourd'hui aux signaux de petit format. Elle paraît justifiée dans la mesure où la Suisse exige aujourd'hui des signaux plus grands que d'autres pays européens.

L'al. 5 inscrit dans le droit la police de caractères ASTRA FRUTIGER, qui doit généralement être utilisée et qui est définie dans une norme.

Art. 107, al. 3

Les autorités d'exécution ont exprimé à plusieurs reprises le besoin de pouvoir déroger à l'obligation de publication dans le contexte de la signalisation des chantiers. Un abandon général de la publication concernant la signalisation des chantiers n'entre cependant pas en ligne de compte, étant donné que les travaux peuvent parfois durer très longtemps. Néanmoins, il paraît acceptable d'y renoncer pour les chantiers dont la durée n'excèdera vraisemblablement pas six mois. Il va toutefois de soi que la possibilité de faire opposition demeure.

Par souci de clarté, l'alinéa est restructuré. Seule la let. c est nouvelle.

Art. 109, al. 2 et 3

Puisque le fait qu'aucune décision ou publication ne soit requise découle indirectement de l'art. 107, al. 3, il est possible de supprimer le renvoi à cette disposition à l'al. 2.

L'al. 3 mentionne explicitement la possibilité de supprimer, lorsque deux routes principales se rencontrent, la priorité de l'une au profit de l'autre non seulement en recourant aux signaux « Stop », « Cédez le passage » ou « Fin de la route principale », mais aussi en ordonnant un carrefour à sens giratoire. Il s'agit d'une solution adéquate et facilement compréhensible en présence de routes de même niveau hiérarchique.

Art. 115a

Le ch. 4.2 ci-après explique qu'il convient d'abroger l'ordonnance du DETEC concernant les normes applicables à la signalisation des routes, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre. Certaines normes devront cependant rester contraignantes durant une période transitoire. Il s'agit en particulier de normes qui servaient jusqu'ici de base juridique à des signalisations qui n'étaient pas prévues dans l'OSR. Pour qu'il soit possible de renoncer complètement à la force obligatoire de ces normes, l'OSR devra être adaptée en conséquence lors d'une future révision.

Modifications à l'annexe 1

À l'avenir, les signaux relatifs au parage et aux parkings (4.17 à 4.22, 4.25) pourront être aussi bien carrés que rectangulaires. Les indications relatives aux dimensions fournies à l'annexe 1 (IV/A) pour les signaux d'indication doivent être adaptées en conséquence. Aujourd'hui, certaines exigences relatives aux dimensions des signaux figurent exclusivement dans des normes. Ces dispositions perdraient leur caractère immédiatement contraignant avec l'abrogation proposée de l'ordonnance du DETEC concernant les normes applicables à la signalisation des routes, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre. C'est pourquoi l'annexe 1 renverra dorénavant directement aux

normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) applicables en ce qui concerne les dimensions de certains signaux.

Modifications à l'annexe 2

Certaines des modifications de l'OSR susmentionnées exigent une adaptation de l'annexe 2. Ainsi, dans le catalogue des signaux, il faut ajouter ou compléter des signaux ou marques (« Autorisation d'obliquer à droite pour les cyclistes » [5.18], « Station de recharge » [5.42], « Sas pour cyclistes (exemples) » [6.26]). De même, diverses adaptations des signaux relatifs au parcage sont requises. Par exemple, le signal « Distance et direction d'un parking » (4.22) est retiré du catalogue. Son utilisation restera toutefois possible en vertu de l'art. 48, al. , P-OSR.

4. Modification et abrogation d'autres actes (y c. instructions)

4.1. Ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO) (modification)

La modification de certaines dispositions de l'OSR pertinentes du point de vue des amendes d'ordre implique des adaptations consécutives de l'OAO. Il s'agit d'abord d'adapter divers renvois entre parenthèses à la suite de la révision formelle et matérielle des dispositions sur le parcage (art. 48 et 79 P-OSR). En outre, deux infractions punies par des amendes d'ordre sont supprimées. De même, puisque l'interdiction de déplacer simplement le véhicule sur une case avoisinante est abrogée dans l'OSR, les amendes d'ordre correspondantes doivent être supprimées dans l'OAO.

Ch. 200, phrase introductive

La phrase introductive doit maintenant renvoyer à l'art. 48, al. 3, P-OSR, puisque le dépassement de la durée de stationnement autorisée sera désormais régi par cette disposition.

Ch. 201

La prescription de l'OSR selon laquelle il est interdit de déplacer simplement la voiture automobile sur une case avoisinante étant abrogée, il faut abroger également les amendes d'ordre correspondantes dans l'OAO. Le contrôle du respect de cette prescription s'est révélé difficile.

Ch. 202.1 et 202.2

À l'avenir, la mise en place du disque de stationnement et celle du ticket de stationnement seront réglées respectivement à l'art. 48a, al. 3, et 48b, al. 2, P-OSR. Les renvois entre parenthèses doivent être adaptés en conséquence.

Ch. 203.1 à 5

Les renvois entre parenthèses doivent aussi être adaptés, étant donné que le réglage du disque de stationnement et du parcomètre sont traités dans les nouveaux articles 48a et 48b P-OSR.

Ch. 252, phrase introductive

Puisque le stationnement hors des cases de stationnement sera désormais régi à l'art. 79, al. 6, P-OSR, le renvoi entre parenthèses est adapté en conséquence.

Ch. 253, phrase introductive

Une adaptation du renvoi entre parenthèses est requise, puisque la disposition mentionnant les dimensions des cases de stationnement figure maintenant à l'art. 79, al. 6, P-OSR.

Ch. 254, phrase introductive

La teneur de l'OAO est modifiée au ch. 254. Puisque les cases de stationnement pourront désormais aussi être réservées à certaines catégories de véhicules ou à certains groupes d'utilisateurs au moyen d'un simple marquage (voir commentaires sur l'art. 79 P-OSR), la phrase introductive et le renvoi entre parenthèses sont adaptés.

Ch. 255, phrase introductive

La ligne interdisant le parage sera désormais mentionnée à l'art. 79a, al. 1, P-OSR, raison pour laquelle le renvoi entre parenthèses doit être adapté.

Ch. 256, phrase introductive

Puisque la case interdite au parage fera dorénavant l'objet de l'art. 79a, al. 1, P-OSR, le renvoi entre parenthèses est adapté.

Ch. 317

Quitter le véhicule sans enlever la clé de contact ne constituera plus une infraction punissable d'une amende d'ordre. En effet, sanctionner ce fait d'une amende n'a plus beaucoup de sens aujourd'hui, car de plus en plus de véhicules n'ont plus de véritable clé de contact.

Ch. 622.3

Les renvois entre parenthèses sont adaptés du fait de la réorganisation des règles relatives aux marques régissant l'arrêt ou le stationnement des véhicules.

4.2. Ordonnance du DETEC concernant les normes applicables à la signalisation des routes, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre (abrogation)

L'ordonnance du DETEC concernant les normes applicables à la signalisation des routes, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre (ci après « O-DETEC » ; RS 741.211.5) déclare plusieurs normes suisses (SN) applicables et, partant, juridiquement contraignantes, en faisant des renvois statiques à celles-ci. Certaines des normes mentionnées ayant entre-temps été abrogées ou révisées, l'O-DETEC fait parfois référence à des normes qui n'existent plus. Une révision du texte s'impose donc de toute manière.

Toutefois, on peut légitimement se demander si la démarche consistant à déclarer des normes techniques comme juridiquement contraignantes est pertinente ici. En effet, les normes représentent l'état de la technique et s'orientent ainsi vers un état idéal. L'ordonnance sur la signalisation routière vise au contraire à établir un standard pouvant en principe être observé indépendamment de l'endroit considéré. Elle fixe des exigences minimales qui devront être satisfaites dans tous les cas par les autorités chargées de la signalisation. Les objectifs de l'ordonnance et des normes sont donc différents. Le système actuel incite les commissions chargées de l'élaboration des normes à trop axer celles-ci sur les exigences minimales, puisque c'est le seul moyen d'en permettre une reprise dans l'O-DETEC. Pour supprimer ce mauvais signal, il convient de procéder autrement et d'abroger l'O-DETEC. La marge de manœuvre pour l'élaboration des normes s'en trouvera accrue, et leur importance sera en fin de compte renforcée.

De plus, le système actuel n'offre pas la possibilité de déroger à la norme et d'opter pour d'autres solutions équivalentes dans des cas particuliers. Par ailleurs, parmi les normes déclarées applicables dans l'O-DETEC, nombreuses sont celles qui ne nécessitent pas de caractère contraignant. En effet, les normes sont une représentation de l'état des règles concernant la signalisation et le marquage. En cas de litige, elles seraient considérées ainsi et reprises par les tribunaux même si l'O-DETEC n'existait pas (comme le sont les normes SIA en cas de différends en matière de droit de la construction). De ce fait, il ne faut pas partir du principe que les autorités chargées de la signalisation s'écarteraient sans motif des prescriptions contenues dans les normes. Ainsi, l'objectif principal de l'O-DETEC, qui peut être vu comme l'harmonisation des mesures en matière de signalisation, est atteint même sans elle. Enfin, il faut également souligner que conformément au droit relatif aux publications, les normes juridiquement contraignantes doivent être publiées officiellement et fournies gratuitement. Cette exigence n'est pas remplie dans le cas des normes SN déclarées contraignantes, qui peuvent seulement être achetées auprès de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS).

Les arguments exposés plaident en faveur de l'abrogation de l'O-DETEC.

Cependant, certains contenus des normes en question devront rester contraignants, comme celui de la norme relative à la signalisation touristique sur les routes principales et les routes secondaires. À cette

fin, une disposition provisoire sera ajoutée à l'OSR, avant une véritable intégration de ces contenus importants dans cette dernière lors d'une future révision.

4.3. Instructions concernant les marques particulières sur la chaussée (modification)

Les instructions du DETEC concernant les marques particulières sur la chaussée sont adaptées à la demande des autorités d'exécution cantonales. Deux nouvelles marques particulières sont destinées à la mobilité piétonne et visent à augmenter la sécurité routière en accroissant l'attention des piétons. De plus, la marque « Rappel de l'utilisation du disque stationnement » pourra dorénavant être apposée dans les zones où ce dernier est exigé (signal « Zone de parcage avec disque de stationnement »).

L'introduction de la marque « Tramway ou chemin de fer routier » (ch. 7) sur les passages pour piétons permettra de prévenir les accidents là où les voies de trams et les passages pour piétons se rencontrent. Il ressort d'un essai pilote que l'OFROU a mené en collaboration avec les villes principalement concernées que la marque a effectivement un impact positif sur la sécurité routière.

La marque « Empreintes de pieds » (ch. 8) permet de signaler des endroits de traversée adaptés aux piétons, où ils ne bénéficient pas de la priorité. Elle offre aux autorités d'exécution un nouvel instrument, leur permettant d'indiquer, même là où des passages pour piétons ne conviennent pas, un endroit adéquat pour traverser, par exemple pour les enfants (sécurisation du chemin de l'école). Certaines autorités chargées de la signalisation utilisent déjà cette marque. Il s'agit d'une mesure judicieuse, en particulier dans les zones 30, où les passages pour piétons ne sont autorisés qu'exceptionnellement.

L'introduction du « Rappel de l'utilisation du disque de stationnement » (ch. 9) répond à une demande des autorités policières. L'expérience montre que les conducteurs se demandent souvent, dans les « [z]one[s] de parcage avec disque de stationnement » qui s'étendent sur une grande superficie, s'ils se trouvent toujours à l'intérieur de celles-ci ou non. Pour cette raison, il est prévu d'offrir la possibilité d'y rappeler la validité de la signalisation par zones en apposant la marque en question sur la chaussée, après les intersections.

5. Incidences

5.1. Incidences sur la Confédération et les cantons (finances, personnel et autres)

Les modifications proposées ne sont pas contraignantes pour les cantons, mais elles leur offrent de nouvelles possibilités en matière de signalisation et de marquage. Elles permettent des économies de coûts, par exemple dans les cas où des signaux peuvent être remplacés par des marques. L'emploi de signaux de petit format peut aussi contribuer à la réduction des coûts. Par ailleurs, la modification de la procédure d'autorisation relative aux réclames sur le domaine des routes nationales entraîne certains allègements pour les autorités aussi bien fédérales que cantonales.

5.2. Incidences économiques, environnementales et sociétales

Le projet n'aura vraisemblablement pas d'effets notables sur l'économie, l'environnement et la société. La création d'une possibilité de signalisation et de marquage pour les places d'arrêt dotées de stations de recharge contribuera, avec l'augmentation du nombre de ces stations de recharge dans l'infrastructure routière, à la promotion de la mobilité électrique. Le projet comporte par ailleurs de nombreuses modifications en faveur de la mobilité douce, une mobilité dont le développement est souhaité pour des raisons de politique environnementale et de politique de santé. Les milieux économiques saluent le fait que les cars et les voitures de tourisme lourdes ne seront plus soumis à l'interdiction de dépasser pour les poids lourds, car autrement l'extension de l'interdiction de circuler pour les poids lourds aux voitures automobiles de travail lourdes pourrait être critiquée.

6. Aspects juridiques

6.1. Compatibilité avec les obligations internationales

Les modifications prévues sont compatibles avec le droit international, notamment le droit européen et la Convention de Vienne sur la circulation routière⁶.

6.2. Bases légales

Les modifications en question se fondent sur les art. 6, al. 2, et 106, al. 1, LCR.

⁶ RS 0.741.20