



10 décembre 2019

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

**Ordonnance sur les règles de la circulation routière
(OCR)**

Ordonnance sur la signalisation routière (OSR)

Ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO)

Ordonnance sur les routes nationales (ORN)

Commentaires

1. Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR)

Art. 1, al. 10

La définition actuelle des engins assimilés à des véhicules a parfois été interprétée trop largement et comprise comme un « filet de sécurité » pour n'importe quel véhicule sans moteur non conforme aux exigences de l'OETV¹. La modification proposée a pour but de préciser que cette disposition concerne en principe les petits engins tels que les patins à roulettes. Les vélos d'enfants sont considérés comme des engins assimilés à des véhicules.

Art. 3, al. 3

Nombre de voitures automobiles sont aujourd'hui déjà équipées en série de systèmes d'aide au stationnement qui prennent la commande latérale et parfois aussi longitudinale du véhicule durant les manœuvres de parage.

La proposition de modification autorise le conducteur à lâcher l'appareil de direction du véhicule en cas d'utilisation correcte du système d'aide au stationnement ou à quitter le véhicule si le système d'assistance l'admet. Comme jusqu'ici, le conducteur doit toutefois surveiller la manœuvre et en reste responsable.

Art. 3a, al. 2, let. a et al. 4

Le renvoi à la directive 2003/20/CE a été introduit dans l'OCR en 2006. La directive en question constitue cependant un acte juridique qui a modifié, mais pas supprimé la directive relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules (91/671/CEE). Il convient donc de renvoyer à cette dernière directive.

La possibilité d'utiliser également des dispositifs de retenue pour enfants autorisés non pas par le règlement CEE-ONU n° 44², mais par le règlement CEE-ONU n° 129, qui figurait jusqu'à présent dans les instructions du 16 décembre 2013, est transférée dans l'ordonnance, raison pour laquelle les instructions sont abrogées. En outre, l'articulation de l'alinéa est modifiée en vue d'une meilleure lisibilité. Désormais, les exceptions à l'obligation d'utiliser un dispositif de retenue pour enfants sont énumérées séparément (let. a à d).

Art. 4, al. 2 et 3

Les règles de comportement formulées dans ces alinéas sont déjà énoncées dans une mesure suffisante dans la LCR. L'art. 32 LCR, en particulier, prescrit que la vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité. La liste non exhaustive des mauvaises conditions de circulation figurant à l'art. 4, al. 2, OCR peut donc être abandonnée. La règle selon laquelle une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants ou d'autres personnes qui ne sont pas attentives à la circulation ressort suffisamment de l'art. 26, al. 2, LCR. En précisant le comportement à adopter lorsque des enfants ne sont pas attentifs à la circulation, l'art. 4, al. 3, OCR n'apporte rien de plus. Mis à part des signaux d'avertissement, d'autres comportements que ceux qui sont cités n'entrent pas en ligne de compte ; en outre, ces derniers s'appliquent aussi aux autres usagers de la route visés à l'art. 26, al. 2, LCR.

Dans le cadre de la consultation, divers participants ont demandé le maintien de l'al. 3. Cependant, cette disposition qui prévoit qu'il faut s'arrêter au besoin lorsque des enfants non attentifs à la circulation se trouvent sur la route ou à ses abords est trop vague. Par ailleurs, une obligation générale de s'arrêter en présence d'enfants non attentifs à la circulation serait excessive. L'obligation de s'arrêter lorsque la situation générale l'exige découle néanmoins déjà des devoirs généraux de prudence et d'égards.

¹ RS 741.41

² Règlement n° 44 de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants à bord des véhicules à moteur (« dispositifs de retenue pour enfants »).

Art. 5, al. 2

Pour répondre à un besoin exprimé par diverses parties prenantes (par ex. 17.3100 Motion Burkart, Voitures automobiles tractant une remorque. Augmentation de la vitesse maximale de 80 à 100 km/h sur les autoroutes suisses), les voitures automobiles légères avec une remorque dont le poids total n'excède pas 3,5 t seront autorisées à l'avenir à rouler à une vitesse maximale de 100 km/h sur les autoroutes et les semi-autoroutes. Cette prescription est une dérogation à l'art. 5, al. 1, ch. 2, OCR, qui prévoit une vitesse maximale autorisée de 80 km/h pour tous les trains routiers.

Dans le cadre de la consultation, l'introduction d'une réglementation similaire à celle en vigueur en Allemagne a été demandée à plusieurs reprises. Dans ce pays, il est possible d'obtenir une autorisation de rouler jusqu'à 100 km/h avec un train routier si ce dernier satisfait certaines exigences techniques. En cas de respect de ces dernières, il est permis de fixer la plaquette de vitesse « 100 km/h » à l'arrière de la remorque. Étant donné qu'aujourd'hui la plupart des remorques bénéficient d'une réception par type pour une vitesse d'au moins 100 km/h, une telle règle engendrerait cependant un travail administratif excessif. Par exemple, pour les véhicules immatriculés à l'étranger, il faudrait en outre déterminer le service habilité à procéder au contrôle.

Il relève ainsi de la responsabilité du conducteur de déterminer si une remorque est immatriculée pour une vitesse maximale de 100 km/h. Il va de soi qu'il lui incombe aussi de respecter les restrictions en matière de poids remorquable applicables au véhicule tracteur et découlant du permis de circulation.

Art. 7

Dans le cadre de la dernière révision, les al. 1 et 4 de cette disposition relatifs à la circulation à droite ont été abrogés. Si les al. 2 et 3 contiennent certes quelques précisions, une suppression de l'intégralité de la disposition n'entraîne cependant aucune lacune normative. Associée à d'autres règles de comportement (art. 32 LCR notamment), la règle de base prescrite à l'art. 34 LCR concernant la circulation à droite suffit. Il semble évident que malgré l'obligation de tenir sa droite, il y a lieu de garder une distance suffisante par rapport au bord de la chaussée. Il existe par ailleurs une contradiction latente avec la loi (art. 32, al. 1, LCR), dans la mesure où celle-ci exige que les conducteurs longent le plus possible le bord droit de la chaussée sur les tronçons dépourvus de visibilité, tandis que l'ordonnance exige du conducteur qu'il circule à une distance suffisante du bord de la chaussée. Le fait que les îlots et les obstacles situés au milieu de la chaussée doivent être contournés par la droite est une évidence et découle déjà de l'obligation de circuler à droite. L'exception prévue pour les conducteurs obliquant à gauche en présence d'îlots situés au centre d'une intersection est dépassée et peut également être abrogée étant donné que les îlots de ce type n'existent quasiment plus.

Art. 8, al. 5

En Suisse, il n'existe encore aucune réglementation relative à la circulation selon le principe de la fermeture éclair. Compte tenu de la forte croissance du trafic, il est cependant tout à fait judicieux d'en introduire une dans l'ordonnance, afin de favoriser une meilleure utilisation de l'infrastructure et, partant, d'améliorer la fluidité du trafic.

Les conducteurs se trouvant sur la voie adjacente auront l'obligation de laisser passer tour à tour les véhicules concernés par une suppression de voie, juste avant celle-ci. En cas de chantier sur l'autoroute, des bandes de ralentissement (dites bandes d'Andreas) seront placées sur la voie 150 m avant sa fermeture. Le rétrécissement commençant au niveau de ces bandes, c'est à cet endroit ou juste avant que le changement de voie devrait être effectué. Pour ce qui est de l'application du principe de la fermeture éclair aux entrées d'autoroute, voir les commentaires relatifs à l'art. 36, al. 4, OCR.

Art. 13, al. 1

Cette adaptation est une conséquence de l'introduction de la réglementation relative à la circulation selon le principe de la fermeture éclair (cf. art. 8, al. 5, OCR). L'obligation générale qui imposait jusqu'ici aux conducteurs de se mettre à temps en ordre de présélection est limitée aux cas où ceux-ci obliquent ; elle ne s'appliquera plus aux simples changements de voie. Dans cette situation, les conducteurs devront plutôt rouler jusqu'au rétrécissement de la chaussée ou jusqu'à l'obstacle éventuel, de manière à changer de voie à cet endroit selon le principe de la fermeture éclair.

Art. 14, al. 4

Les dispositions du chapitre dans lequel se trouve cette disposition ne s'appliquent pas seulement aux conducteurs de véhicules automobiles ; elles sont valables pour les conducteurs de véhicules en général. Il n'est donc pas nécessaire de mentionner expressément les cyclistes et les conducteurs de véhicules sans moteur.

Art. 27, al. 6

Les moniteurs de conduite ont critiqué le fait que la nouvelle disposition régissant la marche arrière (art. 17, al. 3, OCR), en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2016, ne prévoit aucune exception pour les courses d'apprentissage et d'examen. Selon eux, la marche arrière ne pourrait pas être suffisamment exercée sur de courtes distances. La disposition complémentaire proposée à l'art. 27, al. 6, OCR permet de répondre aux attentes des moniteurs de conduite.

Art. 35, al. 2

Du point de vue de leur puissance, les motocycles légers d'une cylindrée de 50 cm³ sont comparables à des motocycles électriques ayant une puissance de 4 kW. C'est d'ailleurs pour cette raison que conformément à la réglementation en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2008, l'âge minimum prescrit pour leur conduite est de seize ans. L'ordonnance sur les règles de la circulation reflète désormais cette similarité en interdisant la circulation des motocycles électriques dont la puissance n'excède pas 4 kW sur les autoroutes et les semi-autoroutes.

Art. 36, al. 4

Les véhicules qui se trouvent sur l'axe principal des autoroutes et des semi-autoroutes ont la priorité par rapport aux véhicules qui veulent s'y engager. Si cette règle de priorité restera valable à l'avenir, le principe de la fermeture éclair sera toutefois également appliqué aux entrées d'autoroute en cas d'engorgement sur l'axe principal : les véhicules voulant s'y engager devront rouler jusqu'à la fin de la voie d'accélération, et les véhicules circulant sur l'axe principal devront les laisser entrer.

Art. 36, al. 5, let. a et c

Jusqu'ici, il était permis de devancer des véhicules par la droite sur les autoroutes et les semi-autoroutes en cas de circulation en files parallèles. Selon l'ancienne jurisprudence du Tribunal fédéral, la circulation en files parallèles présupposait un volume de trafic élevé sur les deux voies de circulation et, partant, la circulation de front de longues suites de véhicules allant dans la même direction (ATF 124 IV 219). En 2016, le Tribunal fédéral a indiqué qu'il avait jusque-là interprété la notion de circulation à la file de manière trop restrictive et précisé sa jurisprudence. Selon sa jurisprudence récente, la circulation est déjà réputée « en files parallèles » lorsque la densité du trafic sur la voie de gauche (et la voie du milieu) est telle que les véhicules qui s'y trouvent n'avancent en fait pas plus vite que ceux situés sur la voie de droite, dont la vitesse de circulation est à peu près similaire (ATF 142 IV 92). En outre, il s'agit de se fonder sur une appréciation globale du trafic pour déterminer s'il y a « circulation en files parallèles » ou non, et non pas sur une comparaison des distances entre les véhicules sur les voies de circulation.

Si l'ancienne jurisprudence était certes très restrictive, elle était relativement claire pour les conducteurs de véhicules. Au contraire, la nouvelle appréciation globale préconisée s'avère complexe et souvent trop exigeante pour les conducteurs concernés. La question ci-après se pose notamment : quelle longueur de tronçon doit servir de référence pour évaluer si les véhicules se trouvant sur la voie de gauche ne circulent en fait plus de manière plus rapide que ceux situés sur la voie de droite ? En outre, le texte d'ordonnance présuppose que les véhicules circulent à la file aussi sur la voie de droite. Cependant, les distances entre les véhicules y sont souvent si grandes qu'il n'est plus possible de parler véritablement de file sur celle-ci, malgré une circulation à la file sur la voie de gauche.

La nouvelle disposition vise à étendre et à préciser les possibilités de devancement par la droite. Il est essentiel en outre qu'elle lève les incertitudes décrites ci-dessus, auxquelles les conducteurs sont souvent confrontés. C'est pourquoi l'exigence de la circulation à la file ne s'appliquera plus qu'à la voie de gauche : une circulation en files parallèles, c'est-à-dire une circulation à la file sur les deux ou sur toutes les voies de circulation, ne sera plus requise. Par ailleurs, il est dorénavant expressément indiqué que

le devancement devra être effectué avec la prudence qui s'impose. La mention de ce principe paraît appropriée dans la mesure où l'obligation de tenir sa droite reste valable et où la probabilité que des véhicules se trouvant dans la file sur la voie de gauche repassent sur la voie normale augmente moins les véhicules présents sur cette dernière sont nombreux. Le devoir de prudence prescrit implique aussi que l'écart de vitesse reste limité lors du devancement.

Tous les autres cas de devancement par la droite restent interdits. Il est notamment exclu de déboîter pour doubler certains véhicules avant de se rabattre sur la voie de gauche. En cas de fort trafic, cette dernière manœuvre devrait en outre être considérée comme un changement de voie dangereux. La nouvelle disposition permettra de favoriser une meilleure exploitation des infrastructures existantes et, dans le même temps, d'éviter les changements de voie inutiles.

La let. c de la disposition comporte une précision judicieuse. En effet, son ancienne teneur, qui n'admettait le devancement par la droite que sur la voie d'accélération des entrées, jusqu'à la fin de la ligne double marquée sur la chaussée, était trop restrictive. Le devancement par la droite sera toujours possible en cas de délimitation de la voie de circulation de gauche par une ligne de sécurité, laquelle interdit aux véhicules circulant sur ladite voie de passer sur la voie de droite.

Art. 36, al. 7

Une disposition sur la formation d'un couloir de secours est intégrée dans le droit.

Selon cette réglementation, qui a été accueillie très favorablement dans le cadre de la consultation, les conducteurs sont tenus de laisser un couloir libre seulement lorsque les véhicules roulent au pas ou sont à l'arrêt, et non pas dès les premiers ralentissements. Cette obligation est limitée aux autoroutes et aux semi-autoroutes. Le couloir en question doit toujours se situer entre la voie la plus à gauche et la voie située juste à sa droite.

L'art. 27, al. 2, LCR prévoit expressément que la chaussée doit être immédiatement dégagée lorsque les avertisseurs spéciaux des véhicules prioritaires fonctionnent. Il en résulte que les conducteurs, en faisant preuve de la prudence qui s'impose, peuvent ne pas tenir compte de la répartition des voies de circulation et se rabattre aussi sur la bande d'arrêt d'urgence si des véhicules prioritaires sont en approche. Il est donc possible de renoncer à une réglementation en ce sens dans la présente disposition.

Art. 41, al. 4

Afin de promouvoir le trafic cycliste, le Parlement a décidé de ne prévoir encore un âge minimal pour les enfants à vélo que lorsqu'ils circulent non accompagnés sur les routes principales. Dans les faits, il s'avère cependant que l'utilisation du vélo par les enfants a eu tendance à diminuer ces dernières années. Pour promouvoir ce moyen de locomotion également auprès des enfants manquant d'assurance, la nouvelle disposition autorise les enfants de douze ans au plus à utiliser les chemins piétonniers et les trottoirs à vélo en l'absence d'infrastructure cyclable adéquate (piste ou bande cyclable).

Cette réglementation est le résultat d'une pesée d'intérêts entre deux groupes d'usagers de la route nécessitant une protection particulière. Dans la mesure où les conséquences des accidents impliquant des enfants à vélo et des véhicules motorisés sont plus graves que celles des accidents impliquant des enfants à vélo et des piétons, l'intérêt des enfants a été privilégié. Néanmoins, afin de tenir aussi dûment compte des intérêts des piétons, une obligation de respect est prévue pour les enfants à titre de mesure d'accompagnement. Ceux-ci doivent notamment toujours laisser la priorité aux piétons et toujours adapter leur vitesse et leur conduite à la situation. Selon les cas, cela peut aussi signifier qu'ils doivent s'arrêter, poser pied à terre et pousser le vélo.

Même si cette mesure a parfois été fortement critiquée durant la consultation, elle a été maintenue dans les grandes lignes dans l'intérêt de la sécurité des enfants. La proposition a toutefois été modifiée en ce sens que l'utilisation du trottoir n'est permise qu'en l'absence d'une infrastructure cyclable suffisante (piste ou bande cyclable).

Enfin, une dernière remarque : l'utilisation de la chaussée par des enfants de douze ans au plus circulant à vélo reste naturellement autorisée. La présente disposition introduit un droit et non une obligation.

Art. 44

Cette disposition relative aux véhicules à traction animale et aux voitures à bras n'a plus guère de raison d'être aujourd'hui et son contenu normatif est déjà couvert suffisamment par d'autres dispositions dans la LCR (art. 26, art. 50, al. 4, en relation avec les art. 29 et 31 LCR).

L'al. 3 précise qu'il est interdit d'atteler une remorque aux voitures à bras équipées d'un moteur. Or, cette interdiction n'est guère pertinente du point de vue pratique. Sa suppression est donc tout indiquée, étant donné qu'elle n'entraînera aucun problème pour la circulation routière.

Art. 48, al. 3

Le renvoi à la norme suisse SN 640 710 sera supprimé. Puisque les normes reflètent l'état de la technique, dont on ne devrait pas s'écarter sans raisons valables, il n'y a pas lieu d'en rappeler le caractère juridiquement contraignant au moyen d'un renvoi (voir à ce sujet les commentaires relatifs à l'abrogation de l'ordonnance du DETEC concernant les normes applicables à la signalisation des routes, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre).

Art. 55, al. 3

Sécuriser le lieu de l'accident et appeler un médecin et la police sont des obligations qui incombent en principe aux personnes impliquées dans l'accident. Les tiers ne sont tenus de prêter assistance que si le cas relève d'une omission de prêter secours (art. 128 CP³). En principe, les obligations des tiers dans le domaine de la circulation routière ne devraient pas aller au-delà de celles qui prévalent dans d'autres situations. L'art. 51, al. 2, LCR prévoit que les personnes non impliquées dans l'accident porteront secours dans la mesure qu'on peut exiger d'elles. Cette disposition est suffisante. Dans l'art. 55, al. 3, OCR, l'énumération d'exemples indiquant comment prêter assistance n'apporte rien de plus.

Art. 58, al. 2, 2^{bis} et 4

Les dispositions relatives aux transports spéciaux qui figuraient jusqu'ici à l'al. 4 sont déplacées à l'al. 2. Le signalement prescrit à l'avant du véhicule tracteur est abandonné, conformément à une demande de l'industrie des transports. L'al. 4 devient ainsi superflu et peut donc être abrogé.

En outre, pour mieux structurer l'article, la dernière phrase de l'actuel al. 2 est déplacée dans le nouvel al. 2^{bis}.

Art. 91a, al. 1, let. l et al. 2^{bis}

Une lettre l est ajoutée à l'al. 1 afin d'exclure de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit les véhicules dont la carrosserie sert de local spécialement aménagé pour les dons de sang. Cette dérogation répond à une attente des services de transfusion sanguine. Les camions spécialement aménagés de ces derniers seront autorisés, si nécessaire, à circuler le dimanche ou de nuit. Les campagnes de dons de sang ont en effet souvent lieu le week-end afin que les donateurs viennent en nombre. Il arrive aussi fréquemment qu'une fois leur travail terminé, les services de transfusion ne rentrent au dépôt qu'à une heure tardive et tombent ainsi sous le coup de l'interdiction de circuler de nuit.

De même, un al. 2^{bis} est ajouté afin d'exclure les véhicules vétérans de l'interdiction de circuler le dimanche. Ces véhicules restent toutefois soumis à l'interdiction de circuler de nuit, si bien que le dimanche, ils ne peuvent circuler que de 5 à 22 heures. C'est une proposition de l'association « Swiss Historic Vehicle Federation » qui est à l'origine de cette exception. Les détenteurs de poids lourds historiques se rencontrent occasionnellement lors d'expositions organisées le week-end. Ils seront autorisés à circuler le dimanche, afin de ne pas avoir à quitter l'aire d'exposition le samedi déjà ou le lundi seulement. Les poids lourds historiques (vieux de plus de 30 ans) obtiennent le statut de « vétérans »

³ RS 311.0

(inscription dans le permis de circulation par les autorités cantonales) à condition d'être en bon état et de ne pas être utilisés à des fins commerciales.

Art. 94 et 95

Décidée le 18 décembre 2015 par le Conseil fédéral, la dérogation temporaire à l'interdiction des courses sur circuit pour l'organisation de courses du championnat de formule E est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2016. Sa validité a toutefois été limitée à cinq ans, soit jusqu'au 31 mars 2021, car cette disposition devait être transférée dans la LCR dans le cadre de sa prochaine révision. Si un projet de modification de la LCR sera bien mis en consultation en 2020, la disposition ne pourra toutefois pas entrer en vigueur avant le 31 mars 2021. La durée de validité de la disposition dérogatoire sera donc prolongée de cinq ans. L'adaptation de loi nécessaire devrait dans tous les cas être entrée en vigueur d'ici là.

Art. 97a

Afin de garantir une efficacité maximale du processus d'autorisation, les autorités cantonales compétentes et l'OFROU exploitent aujourd'hui déjà en partie des systèmes d'information qui leur sont propres pour traiter les données relatives à des personnes et à des objets. Le nouvel art. 97a vise à créer la base légale nécessaire du point de vue du droit de la protection des données. Étant donné qu'en l'occurrence, les données personnelles traitées ne sont pas particulièrement sensibles, une base légale au niveau de l'ordonnance suffit. À l'al. 2, let. a à e, les données à traiter sont énumérées en détail. Le système d'information englobe, en plus des adresses des polices cantonales de la circulation et des autorités compétentes en matière d'autorisation, les listes d'adresses des collaborateurs responsables. Ces listes ne sont pas publiques et ne peuvent être consultées que par les collaborateurs responsables du processus d'autorisation à l'OFROU (al. 3.).

Les données peuvent être échangées entre les autorités compétentes en matière d'autorisation via une interface électronique (al. 4). Cet échange de données servira entre autres au contrôle et à la coordination entre les autorités. Effectué de manière électronique et sans rupture de média, il est absolument nécessaire notamment pour que le processus d'autorisation se déroule efficacement. À partir de certaines dimensions et d'un certain poids, les autorités cantonales compétentes délivrent à la Confédération une autorisation pour la circulation des véhicules spéciaux et des transports exceptionnels sur leur territoire et à l'inverse, l'OFROU donne son accord aux cantons pour la circulation sur les routes nationales. Ces cas se chiffrent à 12 000 par an du côté de l'OFROU. Un échange de données non automatisé tel qu'il existe aujourd'hui s'avère par conséquent chronophage et coûteux.

Il arrive parfois que des autorisations soient falsifiées ou modifiées par des tiers. Pour faciliter l'examen des cas d'abus par les autorités d'exécution (par ex. police ou autorités douanières), celles-ci pourront désormais également accéder aux données relatives aux autorisations délivrées par l'OFROU et figurant dans le système d'information. L'accès aux différentes autorisations se fera en indiquant le numéro d'identification unique attribué à celles-ci, si bien qu'il ne sera possible d'accéder qu'à l'autorisation à contrôler effectivement (al. 5).

Afin de vérifier les données relatives aux véhicules indiquées par les requérants, l'OFROU pourra consulter les données des véhicules contenues dans le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) depuis le système d'information, via une interface.

Le processus de délivrance des autorisations de circuler le dimanche et de nuit est le même que pour les véhicules et les transports spéciaux. Les autorités compétentes peuvent donc utiliser les mêmes systèmes d'information (al. 1) en se conformant aux mêmes prescriptions.

2. Ordonnance sur la signalisation routière (OSR)

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 sont supprimés parce qu'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 n'est 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 est 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

Jusqu'à présent, les signaux « Circulation interdite aux camions » et « Interdiction aux camions de dépasser » ne s'appliquaient pas aux mêmes catégories de véhicules. La nouvelle réglementation permet de supprimer cette incohérence et d'harmoniser les dispositions suisses avec le droit international. Le signal « Circulation interdite aux camions » recouvrira dorénavant 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. Dans le cadre de la consultation, l'introduction d'une exception à l'interdiction de circuler similaire à celle prévue à l'art. 91a, al. 1, let. d, OCR a été demandée à plusieurs reprises. L'exception devrait concerner en particulier les courses des sapeurs-pompiers, pour leur permettre d'emprunter, lors d'exercices, des routes interdites aux poids lourds avec leurs véhicules de travail. Il n'est pas possible de satisfaire cette requête. En cas de sinistre, les véhicules d'intervention des services d'urgence sont autorisés à enfreindre des interdictions de circuler si leur feu bleu et leur avertisseur à deux sons alternés sont enclenchés. Par contre, les exercices peuvent en principe être réalisés sur d'autres routes.

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, OSR 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, OSR.

Art. 26, al. 2

Les signaux « Circulation interdite aux camions » et « Interdiction aux camions de dépasser » s'appliqueront désormais aux mêmes catégories de véhicules (voir les commentaires relatifs à la proposition de modification de l'art. 19, al. 1, let. d, OSR). 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 disposition est abrogée. La possibilité de renoncer à une décision et à une publication découle de l'art. 107, al. 3, OSR et il n'est pas nécessaire de la rappeler ici (voir les commentaires relatifs à l'art. 21 OSR).

Art. 33, al. 1

L'alinéa a dû être adapté en raison de l'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 2016, d'une modification de l'art. 40, al. 2, OCR.

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 OSR a été divisé en trois articles lors de sa révision matérielle.

L'art. 48 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 dans l'ancienne disposition (« engager de nouveau dans la circulation », « une case avoisinante ») empêchaient une exécution uniforme de la disposition et compliquaient 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 OSR et aux commentaires y relatifs. L'art. 48, al. 4, OSR 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 OSR.

La reformulation de la disposition implique quelques modifications dans le catalogue des signaux. En vertu de l'art. 48, al. 6, 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 OSR régit le signal « Parcage avec disque stationnement » (4.18). Il n'apporte aucune modification matérielle.

L'art. 48b OSR est consacré au signal « Parcage contre paiement » (4.20). La possibilité de prélever une taxe également pour l'utilisation de places de stationnement pour motocycles est conforme au souhait de l'Union des villes suisses. 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, le champ d'application du signal « Parcage contre paiement » (4.20) est étendu à tous les véhicules. Ainsi, les autorités chargées de la signalisation auront la possibilité de prévoir notamment des cases de stationnement payantes pour les cyclomoteurs classiques et les vélos électriques, lesquelles 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 dorénavant pouvoir figurer aussi bien sur des panneaux 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 peut également être employé sur les indicateurs de direction en plus du pictogramme du cycle 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, raison pour laquelle les deux possibilités de signalisation seront admises. Il est également prévu de permettre l'emploi d'un marquage (voir art. 79, al. 4, let. d, et art. 79a, al. 1, 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.

En guise de mesure supplémentaire, les Instructions du DETEC concernant les marques particulières sur la chaussée prévoient que les places de stationnement en question doivent être peintes en vert.

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 cyclomotoristes 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.

La réglementation en question 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, 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.

Art. 71, al. 1, 1^{bis}, 3, 4 et 6

La disposition indique dorénavant qu'installer les feux de circulation exclusivement au-dessus de la chaussée ne constitue pas un cas particulier (art. 71, al. 1^{bis}, let. b, OSR). 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 que jusqu'ici 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. L'al. 1^{bis}, let. d permet 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. La nouvelle structure de la disposition clarifie la réglementation : l'al. 1 énonce le principe, tandis que l'al. 1^{bis} présente les exceptions à celui-ci.

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

L'al. 6 oblige les autorités d'exécution, à toujours utiliser des modèles comportant des dispositifs tactiles lors de la mise en place de nouvelles installations de signaux lumineux ou du remplacement d'anciens équipements. Font exception les installations de signaux lumineux utilisées seulement temporairement pour des chantiers.

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, 7, let. b, f et g, et al. 8

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, OSR). 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 conducteurs entre les deux lignes. La disposition modifiée en conséquence est donc déplacée de l'art. 74a OSR à l'art. 75 OSR. 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 cycle sont prévues. La nouvelle let. f est directement liée au nouvel art. 75, al. 7, OSR ; la nouvelle let. g est liée quant à elle à l'introduction de la possibilité d'accorder la priorité, dans des zones 30, à des routes qui appartiennent à un réseau déterminé de voies cyclables (voir les commentaires relatifs à l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre). Le symbole du cycle pourra aussi être apposé sur de telles routes prioritaires, sous forme agrandie. Ses dimensions seront définies dans une norme. 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, OSR.

L'al. 8 inscrit dans le droit une possibilité largement utilisée dans la pratique, à savoir l'emploi des pictogrammes du cycle et du piéton sur le trottoir ou le chemin pour piétons lorsque les déplacements à vélo y sont admis au moyen de la plaque complémentaire « Cycles autorisés ».

Art. 75, al. 7

La marque « Sas pour cyclistes » (6.26) est renommée « Zone d'attente pour cyclistes » (art. 75, al. 7, OSR) et illustrée par deux exemples à l'annexe 2 : 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, OSR.

Art. 79 et 79a

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

Les al. 1, 1^{bis}, 1^{ter} et 2 de la disposition en vigueur jusqu'à présent ont été partiellement repris et restructurés aux al. 1 à 3 du nouvel art. 79 OSR.

Jusqu'ici, en l'absence de signaux, 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, OSR présente les nouvelles possibilités de réserver une case de stationnement à certaines catégories de véhicules et à des groupes d'utilisateurs définis au moyen du seul marquage 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, 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, OSR : selon la réglementation appliquée jusqu'ici, les cases de stationnement étaient marquées en jaune si elles n'étaient 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 » a été remplacée par « certains groupes d'utilisateurs ». Il est dans le même temps indiqué clairement 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, OSR reprend l'art. 79, al. 1^{er}, OSR en vigueur jusqu'ici et rappelle la possibilité nouvelle de réserver des cases de stationnement conformément à l'al. 4.

L'art. 79a reprend le contenu des al. 3, 4, et 6 de l'art. 79 OSR en vigueur jusqu'ici. La seule nouveauté qu'il introduit est la possibilité de marquer un symbole sur une case interdite au parcage 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 parcage. 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 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, OSR, le renvoi à cette disposition est supprimé 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

Les commentaires relatifs à l'abrogation de l'ordonnance du DETEC concernant les normes applicables à la signalisation des routes, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre expliquent les raisons de l'abrogation de cette ordonnance. Certaines normes resteront cependant 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 sera adaptée en conséquence lors d'une future révision.

Modifications de 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 concernant les dimensions fournies à l'annexe 1 (IV/A) pour les signaux d'indication sont donc adaptées en conséquence. Jusqu'à présent, certaines exigences relatives aux dimensions des signaux figuraient exclusivement dans des normes. Ces dispositions perdraient leur caractère immédiatement contraignant avec l'abrogation 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 de 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 parage 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. 6, OSR.

3. Ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO)

Ch. 200, phrase introductive

Aux chiffres ci-après, seuls les renvois (parfois entre parenthèses) sont adaptés :

- Ch. 200, phrase introductive
- Ch. 202.1 et 202.2
- Ch. 203.1 à 203.5
- Ch. 252, phrase introductive
- Ch. 253
- Ch. 255, phrase introductive
- Ch. 256, phrase introductive
- Ch. 622.3

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. 254, phrase introductive

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 les commentaires sur l'art. 79 OSR), la phrase introductive et le renvoi entre parenthèses doivent être adaptés.

Ch. 306.4

La réglementation de la circulation selon le principe de la fermeture éclair à l'art. 8, al. 5, OCR introduit un nouvel ordre de présélection. Toute infraction à celui-ci est sanctionnée d'une amende de 100 francs.

Ch. 314.3

En vertu de la nouvelle réglementation prévue à l'art. 36, al. 5, OCR, le devancement par la droite sera admis beaucoup plus largement qu'aujourd'hui. Le dépassement par la droite en déboîtant puis en se rabattant restera cependant interdit et pourra dorénavant être sanctionné d'une amende d'ordre à hauteur de 250 francs. L'introduction de ce nouvel élément constitutif d'une infraction réprimée par une amende d'ordre permet d'exprimer que les dépassements par la droite ne doivent pas être qualifiés dans tous les cas de violation grave des règles de la circulation selon l'art. 90, al. 2, LCR ou d'infraction grave au sens de l'art. 16c LCR et, partant, ne doivent pas obligatoirement entraîner un retrait de permis.

Ch. 327.1

Cet ajout résulte de l'adaptation de l'art. 35, al. 2, OCR.

Ch. 328.3

Le non-respect de la nouvelle obligation de former un couloir de secours sur les autoroutes et les semi-autoroutes en cas d'embouteillage est sanctionné d'une amende de 100 francs.

4. Ordonnance sur les routes nationales (ORN)

Art. 6, al. 2 et 3

La CTT-N a demandé dans une motion (17.3267) la levée de l'interdiction de vendre ou de servir de l'alcool sur les aires de ravitaillement des autoroutes. Suivant la proposition du Conseil fédéral, le Conseil national et le Conseil des États ont accepté cette motion. La réglementation en vigueur, selon laquelle il est interdit de vendre ou de servir de l'alcool sur les aires de ravitaillement des autoroutes, n'a objectivement plus de raison d'être aujourd'hui. D'après les évaluations actuelles, sa suppression n'aura notamment aucune incidence sur la sécurité routière. Le facteur déterminant n'est pas la disponibilité de l'alcool, mais le comportement par rapport à ce dernier. Depuis 1964, date à laquelle l'interdiction de vendre ou de servir de l'alcool sur les aires de ravitaillement des autoroutes a été introduite, la disponibilité de l'alcool a considérablement évolué. Aujourd'hui, de nombreux magasins de stations-service proposent de l'alcool jusqu'à tard dans la nuit et se situent de surcroît à proximité immédiate des jonctions d'autoroute. Par ailleurs, l'abaissement de l'alcoolémie admise à 0,5 pour mille et la prise de conscience qui l'a suivi par rapport à la consommation d'alcool ont entraîné un recul du nombre d'automobilistes alcoolisés et, partant, une diminution considérable du nombre de victimes sur les routes. Ce sont justement les jeunes conducteurs qui appliquent de façon très stricte le principe « boire ou conduire, il faut choisir ». Or, le sens des responsabilités lié à cette discipline ne sera pas entamé par l'acceptation de la motion.

L'interdiction en vigueur de vendre et de servir de l'alcool sur les aires de repos (art. 7, al. 4, ORN) n'est pas concernée par cette proposition de révision. Contrairement aux aires de repos, les aires de ravitaillement sont pourvues de restaurants. Or, ces derniers doivent pouvoir proposer la même gamme de services que d'autres restaurants. Le groupe d'utilisateurs des aires de ravitaillement est par ailleurs beaucoup plus large. Ces dernières sont aussi fréquentées par des autocars transportant des voyageurs pour lesquels l'interdiction actuelle ne se justifie pas. Les aires de repos, en revanche, sont surtout fréquentées par des conducteurs professionnels pour des pauses ou de brèves périodes de repos. Dans leur cas, la suppression de l'interdiction ne répond à aucune véritable nécessité.

L'obligation des sociétés de télécommunications d'exploiter des cabines téléphoniques publiques dans chaque commune a pris fin conformément à la concession de service universel en vigueur, ce qui a entraîné un recul général du nombre de cabines téléphoniques et des installations nécessaires à leur fonctionnement. L'obligation des cantons d'entretenir des raccordements téléphoniques publics sur les installations annexes, qui engendre des coûts disproportionnés puisqu'elle est exécutée par l'intermédiaire d'entreprises, est toutefois maintenue. Par ailleurs, la diffusion des téléphones mobiles a contribué à faire baisser l'utilisation des cabines téléphoniques publiques. Par conséquent, il est proposé de lever l'obligation mentionnée, afin de réduire les coûts d'exploitation sur les installations annexes.