



S352-0195

10 décembre 2019

---

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

**Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre**

**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**

**Commentaires  
relatifs aux actes relevant de la compétence du  
DETEC**

---

## **1. Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (modification)**

### Art. 4, al. 1

Plusieurs villes ont testé le régime de priorité de la rue cyclable dans le cadre d'un projet pilote. La rue cyclable a pour caractéristique principale de permettre de déroger au principe de la priorité de droite dans les zones 30 afin de favoriser les déplacements des cyclistes. La crainte que le nouveau régime de priorité accroisse l'attrait des routes concernées pour le TIM n'a pas été confirmée. De même, on n'a pas observé d'augmentation de la vitesse des cyclistes. Ce régime ne porte donc aucune atteinte à la sécurité routière si la rue cyclable est choisie avec soin et aménagée de manière adéquate, avec l'attention qui s'impose.

Globalement, une augmentation des passages de vélos a pu être constatée, ce qui constitue un indice que les rues cyclables sont utiles à la promotion et à la concentration du trafic cycliste.

Lors de la consultation, divers participants ont demandé que la révision en cours tienne compte du régime de la rue cyclable. La mesure pourrait permettre de valoriser certains tronçons de voies cyclables express notamment, allant de l'agglomération au centre-ville, et d'accroître l'attractivité de l'itinéraire concerné pour les cyclistes. La possibilité de désenchevêtrer le trafic ainsi offerte profiterait à tous les usagers de la route.

La mise en œuvre de la mesure implique d'habiliter les autorités à déroger au principe de la priorité de droite dans les zones 30, au moyen de signaux de priorité. Elle est possible à condition que le tronçon concerné de la zone 30 fasse partie intégrante du réseau de voies cyclables défini par l'autorité responsable de la planification des routes et des chemins. D'autres conditions cadres devront être fixées dans des normes.

Alors que les rues cyclables étaient indiquées par un signal ad hoc lors du projet pilote, il convient maintenant de le supprimer et de renoncer à l'inscription de cette notion dans le droit fédéral. En effet, le projet pilote a montré que le signal « Rue Cyclable » n'apportait aucune valeur ajoutée et qu'il donnait même lieu à des incompréhensions et à des incertitudes chez les usagers de la route. Cette approche permet aussi de respecter le principe de la signalisation modérée. Cependant, il sera possible de recourir au pictogramme déjà connu du cycle pour le marquage des tronçons concernés des zones 30.

Il convient par ailleurs de souligner que la création d'une rue cyclable dans une zone 30 existante a seulement pour effet d'y changer le régime de priorité et, partant, qu'elle ne requiert aucune expertise distincte. Elle exige toutefois une décision formelle et une publication, comme toute autre signalisation impliquant de céder le passage. Par contre, si la rue cyclable est mise en place dès le moment de la création d'une zone 30, elle devra être prise en considération dans l'expertise requise pour la réduction de vitesse. Il s'agit dans ce cas d'une mesure qui devrait être mentionnée dans le rapport sommaire conformément à l'art. 3, let. e et g.

### Art. 6

Même dans le cas d'une zone 30 existante, la mise en place d'une rue cyclable pourrait être considérée comme un changement essentiel dont l'efficacité devrait obligatoirement être vérifiée après une année. Pour éviter cela, il est indiqué clairement qu'aucune vérification ultérieure de l'efficacité de la mesure n'est requise.

## **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 se serait donc imposée 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 devraient 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 est ajoutée à l'OSR, avant une véritable intégration de ces contenus importants dans cette dernière lors d'une future révision.

### **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 » peut maintenant être apposée dans les zones où ce dernier est exigé (signal « Zone de parcage avec disque de stationnement »). Enfin, les instructions offrent aussi la possibilité de peindre en vert les aires de stationnement disposant d'infrastructures pour la recharge de véhicules électriques.

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 pas » (ch. 8) permet de signaler des zones de traversée adaptées 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 des « zones de parcage avec disque de stationnement » marquées en blanc et 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.

La mesure « Peinture en vert de places de recharge pour véhicules électriques » satisfait une demande des milieux politiques (cf. motion « Zones vertes pour les véhicules électriques » (17.4040) du Groupe vert-libéral) et vise à faciliter la recherche des stations de recharge.