



Commentaires généraux sur l'OUR-P et l'OSRO-P

A. Vue d'ensemble des commentaires et des tableaux de concordance

1. Commentaires généraux

Les commentaires généraux que contient le présent document ont pour but de donner une vue d'ensemble des projets de révision soumis :

- La partie B décrit la genèse, les objectifs, le déroulement et le suivi du projet de révision. Elle étudie en outre brièvement la question de savoir si une révision préalable de la loi serait judicieuse et nécessaire.
- La partie C présente l'organisation et la structure des projets d'ordonnances, notamment la nouvelle répartition des objets de réglementation entre la nouvelle ordonnance sur la signalisation routière officielle et la nouvelle ordonnance sur l'utilisation des routes.
- La partie D présente les modifications formelles et les principes appliqués aux nouveaux projets.
- La partie E décrit comment a été révisé le contenu des textes existants.
- La partie F est consacrée à de nouveaux aspects qu'il est prévu de réglementer.

Les commentaires généraux sont donc organisés par thèmes tandis que les autres commentaires et les tableaux de concordance sont structurés par articles. Les commentaires généraux présentent notamment les règles pour lesquelles s'effectuent certaines modifications du système. Elles concernent la nouvelle signification du panneau de localité, la signalisation par zones ainsi que les signaux lumineux.

2. Commentaires sur l'OUR-P et sur l'OSRO-P (annexes 2 B et 2 C)

Ces documents commentent les nouvelles ordonnances article par article et indiquent les modifications par rapport aux règles actuelles.

- Ces documents commentent surtout les dispositions ponctuelles entièrement nouvelles tandis que les commentaires généraux décrivent de nouveaux systèmes cohérents.
- Les dispositions du droit actuel reprises avec des modifications sont décrites tant dans les commentaires sur les nouvelles ordonnances que dans les tableaux de concordance. Ces deux types de documents se recoupent dans une certaine mesure, mais les tableaux de concordance entrent plus dans les détails.
- Ces documents ne donnent que quelques indications sur les dispositions du droit actuel qu'il est prévu d'abroger et dont les nouvelles ordonnances ne tiennent plus compte. Les suppressions de dispositions ainsi que leurs motifs n'apparaissent en général que dans les tableaux de concordance.

3. Tableaux de concordance (annexes 3 A et 3 B, 4 A et 4 B)

Ces tableaux procèdent à une comparaison détaillée du droit actuel avec les projets présentés. Il s'agit des documents qui exposent les motifs les plus détaillés.

- Comparaison des nouvelles ordonnances avec le droit actuel (annexes 3 A et 3 B) : à partir des différents articles des projets, les tableaux indiquent où se trouvait la règle actuelle correspondante, quels aspects ont éventuellement été modifiés ou s'il s'agit d'une nouvelle disposition. Ils incluent également certaines indications sur la systématique.
- Comparaison du droit actuel avec les nouvelles ordonnances (annexes 4 A et 4 B) : ces documents montrent en détail, en particulier pour les différents articles et alinéas, quelles dispositions ou quels aspects partiels du droit actuel il est prévu d'abroger et si ces abrogations ont des incidences de fond ou ne constituent qu'une modification formelle, une précision linguistique, etc. Ils exposent également les motifs des différentes abrogations.

B. Le projet VERVE

1. Généralités

L'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR)¹ aujourd'hui en vigueur et une ancienne version de l'ordonnance sur la signalisation routière ont été édictées en 1962. La version actuelle de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR)² date de 1979. Ces deux ordonnances ont été révisées et développées à diverses reprises dans certains secteurs. Le grand âge de ces ordonnances montre surtout qu'elles ont fait leurs preuves sur le fond.

Les fréquentes révisions partielles effectuées depuis lors n'ont pas toujours suivi les mêmes principes de technique législative. Du contenu nouveau a également eu tendance à s'ajouter, alors que l'on ne vérifiait guère si les règles existantes étaient toujours nécessaires. Le résultat est que les ordonnances actuelles sur les règles de la circulation routière et sur la signalisation routière ne sont pas toujours cohérentes et présentent parfois des règles et des approches désuètes.

La volonté de simplifier le droit de la circulation routière a été exprimée à maintes reprises. On peut mettre en évidence le postulat Bieri du 23 mars 2000 intitulé « Densité de règlements dans le droit de la circulation routière, reprise de standards internationaux »³. Cette intervention parlementaire critiquait en priorité l'importante densité normative et les révisions fréquentes du droit de la circulation routière. Elle suggérait en outre de reprendre, lorsque cela est possible et judicieux, des normes reconnues au niveau international. Le Conseil fédéral avait accepté ce postulat et chargé l'OFROU de le concrétiser. L'OFROU a réalisé divers travaux préparatoires et un sondage. Il a constaté qu'il était nécessaire d'agir en priorité sur les ordonnances sur les règles de la circulation routière et sur la signalisation routière : une meilleure structuration de la matière, une réduction de la densité normative et une langue plus simple rendraient la législation sensiblement plus compréhensible et plus conviviale. Mais on a ensuite renoncé à la mise en œuvre, surtout pour des raisons de ressources.

Dans le cadre du projet Via sicura, qui vise une réduction significative des morts et des blessés graves dus à la circulation routière, on a évalué en 2005 la mesure « Mise en forme des règles de la circulation » du champ d'action Assurance qualité : « Concevoir et formuler la législation sur la circulation routière de manière que ses prescriptions soient non seulement plus claires et plus compréhensibles, que les intéressés en aient une meilleure vue d'ensemble et puissent les appliquer, mais encore qu'elles soient conformes aux critères de la sécurité du droit et à ceux de la sécurité routière. »⁴

¹ RS 741.11; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_11.html

² RS 741.21; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_21.html

³ http://www.parlament.ch/f/suche/pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20003134

⁴ Rapport final Via sicura 2005, p. 41 :

<http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/01917/index.html?lang=fr>

L'objectif de réduire à l'essentiel les prescriptions qui s'adressent directement aux usagers a donc été repris dans le mandat de prestations GMEB de l'OFROU pour la période 2007 à 2011. Directives formulées à cette occasion :

- révision de l'OCR et de l'OSR ;
- réduction des prescriptions de 20 % ;
- absence d'incidences défavorables sur la sécurité routière ou la protection de l'environnement.

Le projet VERVE (Simplification des règles de la circulation) a été lancé pour mettre en œuvre cet objectif. Le département a ajouté la directive de ne pas répartir le contenu actuel de l'OCR et de l'OSR en plus de deux ordonnances.

2. Objectifs du projet VERVE

Des objectifs principaux et certains objectifs supplémentaires ont été formulés dans le cadre du projet. Moyens prévus pour atteindre l'objectif prioritaire de l'augmentation de la convivialité :

- clarté optimisée ;
- accès facilité aux dispositions importantes pour les usagers respectifs ;
- formulations plus compréhensibles ;
- suppression de règles et de différenciations secondaires et superflues.

Autres objectifs principaux spécifiés :

- convivialité aussi pour l'usage de la route : l'utilisateur connaît et discerne mieux les diverses règles à observer dans les différentes situations, les réglementations du trafic deviennent plus compréhensibles ;
- contribution à l'amélioration de la sécurité routière : la réduction de la densité normative permet un meilleur respect des règles.

Objectifs supplémentaires définis :

- amélioration des bases légales : intégration d'aspects incontestés en pratique, mais dont il manque un règlement légal ou qui ne sont régis qu'au niveau d'instructions ou de normes, mais qui ont leur place dans les ordonnances étant donné leur importance ;
- contribution à la réduction de la forêt de panneaux ;
- prise en compte de nouvelles connaissances, développement du droit.

La directive selon laquelle il fallait réduire le volume des nouvelles ordonnances d'au moins 20% par rapport aux ordonnances en vigueur n'a pas été considérée comme un objectif en soi. On a plutôt supposé que cette réduction résulterait de toute façon de la poursuite des objectifs énumérés. De cette manière, on évite aussi que cet aspect revête une importance trop centrale. L'intention n'a en outre jamais été de réduire de 20% le nombre des règles de la circulation ou des signaux mis en place : la première réduction serait en contradiction avec la directive également donnée qui interdit de porter préjudice à la sécurité routière et à la protection de l'environnement, la seconde se situe hors de la sphère d'influence de la Confédération, puisque la signalisation relève en priorité de la compétence des autorités cantonales.

Il est souvent tout à fait possible de combiner les divers objectifs et directives. Mais des conflits entre objectifs peuvent surgir dans certains cas et les objectifs peuvent surtout contredire la directive de réduire le volume des ordonnances. Il y a lieu si possible d'accorder la priorité à l'objectif principal de la convivialité : il faut renoncer à une réduction lorsqu'elle pourrait porter préjudice à la clarté et à l'intelligibilité de règles importantes. L'objectif du développement du droit est aussi en contradiction potentielle avec celui de réduction : il ne paraît certes guère défendable de procéder à une révision

totale sans tenir compte d'acquis matériels récents, mais une réglementation en conséquence entraîne une augmentation de la densité normative et du volume des ordonnances.

Les directives découlant de la technique législative peuvent aussi être difficiles à concilier avec les objectifs mentionnés ou avec la directive de réduire le volume des ordonnances : c'est ainsi p. ex. qu'une formulation neutre en termes de genres est impérative dans les nouvelles ordonnances, ce qui ne contribue ni à une meilleure intelligibilité de l'ordonnance ni à une réduction de son volume. Cette directive ne se rapporte toutefois qu'à la version allemande, mais pas aux versions française et italienne.

3. Déroulement du projet VERVE

Les projets d'ordonnances du projet VERVE ont été élaborés au sein de l'OFROU. Mais diverses questions ont été vérifiées avec des services externes, en particulier avec des représentants d'autorités cantonales ou intercantionales et avec des commissions d'experts de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS).

Les projets des nouvelles ordonnances ont été soumis du 24.8 au 30.10.2009 à diverses associations intercantionales et organisations actives dans le domaine du trafic routier dans le cadre d'une consultation préalable. Le total des réponses reçues, dont la teneur variait considérablement, s'est élevé à environ 40. Sur le fond, ces projets ont obtenu un large soutien, mais diverses réserves ont été formulées sur différents aspects. Les propositions ont été remaniées et adaptées en profondeur en fonction des avis. Différents passages des présents commentaires généraux ainsi que des commentaires détaillés se réfèrent à ces adaptations. Il est notamment proposé sur la base d'une demande de donner à l'ordonnance sur les règles de la circulation routière le nouveau nom d'ordonnance sur l'utilisation des routes.

Ces projets ont également été soumis à la Chancellerie fédérale et à l'Office fédéral de la justice. Leur feed-back a aussi débouché sur de nombreuses adaptations, principalement de la structure des ordonnances et de la formulation des différentes dispositions.

Pour autant qu'ils continuent d'être soutenus sur le fond dans le cadre de l'audition, il est prévu de soumettre les présents projets pour décision au Conseil fédéral dans le délai d'un an à compter de l'ouverture de l'audition. La date exacte dépendra essentiellement du travail nécessaire pour analyser l'audition. Il est prévu que les nouvelles ordonnances entrent en vigueur environ un an après la décision, avec un délai supplémentaire pour différentes dispositions et avec divers délais transitoires.

4. Travaux consécutifs

Les nouvelles ordonnances rendent nécessaires de nombreuses autres adaptations et mesures qui doivent s'effectuer en partie avant leur entrée en vigueur. Au niveau fédéral, cela concerne l'ordonnance sur les amendes d'ordre, toutes les ordonnances qui contiennent des renvois à l'OCR et à l'OSR actuelles ainsi que certaines instructions et directives. Diverses modifications légales devront être communiquées spécialement à la population et aux autorités d'exécution, mais à deux dates différentes puisque certaines dispositions ne peuvent être mises en vigueur qu'au terme d'un délai transitoire.

Au niveau cantonal ou intercantonal, il faut p. ex. adapter les bases pour l'examen de conducteur ainsi que divers documents d'aide pour l'exécution. Les autorités d'exécution auront en partie besoin d'une formation.

Toute une série de normes, en particulier de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), devront être adaptées, les unes seulement en ce qui concerne les renvois, les autres plus largement. Diverses documentations d'organisations privées devront être mises à jour. Les commentaires sur le droit de la circulation routière rédigés par des particuliers et les documents de formation pour l'examen de conduite perdront leur actualité.

Après l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions, les autorités responsables de la signalisation devront contrôler les marques et les signaux existants au cours d'une phase transitoire de cinq ans et

les modifier en partie. L'ensemble de ces travaux occasionnera d'importantes charges financières et en personnel. Le niveau effectif de ces charges dépendra beaucoup des principes que chaque collectivité a effectivement appliqués pour sa signalisation.

La révision d'aspects exclus du présent projet pour différentes raisons peut aussi être considérée comme une activité consécutive de la part de la Confédération (informations à ce sujet sous let. E et F).

5. Nécessité d'une révision de la loi sur la circulation routière ?

La question de savoir si une révision totale de l'OCR et de l'OSR était possible sans une adaptation préalable de la loi sur la circulation routière (LCR)⁵ a été étudiée.

Une révision préalable de la LCR présenterait les avantages suivants :

- Sous l'angle de la hiérarchie des normes, la LCR présente un degré de détail relativement élevé en ce qui concerne les règles de la circulation. Il serait suffisant de réglementer certaines dispositions au niveau des ordonnances au lieu de le faire dans la LCR.
- Dans certains cas, il serait possible d'optimiser la base légale pour les dispositions des ordonnances. Mais cela ne concerne guère de règles qui ont des incidences directes sur la sécurité routière.
- Dans certains cas, il serait justifié de faire remonter le contenu des ordonnances actuelles au niveau de la LCR. Dans le même temps, il serait parfois possible de déplacer certains éléments de la LCR vers le niveau des ordonnances parce qu'ils régissent le même objet.
- Certaines clarifications conceptuelles apportant une plus-value ne pourraient se faire qu'au niveau de la loi, p. ex. la distinction entre dépassement et fait de devancer. Selon le droit allemand, le terme « devancer » s'utilise lorsque le processus concerne un obstacle fixe et le terme « dépassement » quand on veut parler d'un véhicule engagé dans la circulation. En Suisse, le terme « devancer » s'utilise dans différentes acceptions, d'une part par rapport à des obstacles, mais aussi par rapport à un véhicule en circulation, pour autant qu'il soit dépassé sans être contourné. Simultanément, la jurisprudence a retenu à juste titre que dépasser ne nécessite pas de contourner. La délimitation claire de ces deux termes suivant le droit allemand pourrait être avantageuse à différents égards et autoriserait des énoncés parfois plus différenciés qu'aujourd'hui.
- Dans différents cas, une harmonisation des termes au sens où un processus donné, important pour la circulation, est toujours désigné par la même expression n'est réalisable qu'avec une révision de la LCR (la loi utilise p. ex. aussi le terme « Aufstellen » en allemand pour « parage », l'ordonnance « stationnement »).
- Une séparation plus conséquente des règles de circulation valables en général et de celles qui doivent être indiquées par un signal ne serait réalisable qu'avec une révision de la loi.

En revanche, on n'a guère trouvé au niveau des ordonnances de règles qui aient des incidences directes sur la sécurité routière et dont la base légale soit insuffisante.

La conclusion a été qu'une révision préalable de la LCR apportait certes une nette plus-value, mais qu'elle n'était pas impérativement nécessaire pour effectuer la révision totale projetée de l'OCR et de l'OSR. La question d'une révision de la loi n'a pas été poursuivie puisqu'une révision de la LCR, qu'il n'est pas prévu d'enrichir des aspects présentés ici, se prépare actuellement en rapport avec Via sicura. La nécessité d'une révision de l'OCR et de l'OSR l'emporte sur celle d'une adaptation préalable de la LCR dans les domaines concernés.

⁵ RS 741.01; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_01.html

C. Structure des nouvelles ordonnances

Une première étape du travail a consisté à définir l'organisation des nouvelles ordonnances. Une grande importance a été attachée à cette étape, puisque l'on supposait que la structure des nouvelles ordonnances constituait un élément essentiel de la convivialité.

On a en principe essayé de donner des titres expressifs à tous les niveaux d'articulation, ce qui a notamment des conséquences sur les différents titres des articles. Une bonne structure et des titres qui expriment clairement l'objet régi sous un titre, un chapitre, une section ou un article doivent faciliter la recherche de la disposition voulue. Cela implique aussi que les différents articles tendent à comporter moins d'alinéas qu'actuellement. En outre, une division plus poussée des longs articles actuels correspond aussi aux principes contenus dans les Directives sur la technique législative. Beaucoup d'articles des présents projets sont donc formulés de façon concise, alors que le nombre des articles a considérablement augmenté par rapport aux ordonnances actuelles.

1. Répartition entre OUR-P et OSRO-P

Aujourd'hui, l'OCR expose les règles de la circulation tandis que l'OSR décrit les signaux. Les présents projets d'ordonnances proposent au contraire de répartir la matière juridique en fonction des destinataires : il s'agit désormais de distinguer entre les dispositions importantes pour l'usage de la voie publique, qui s'adressent aux citoyens, et celles qui ne sont pas importantes pendant l'usage de la voie publique, qui s'adressent en priorité aux autorités et concernent éventuellement les citoyens dans d'autres fonctions que celle d'usagers de la voie publique.

Cela signifie que le contenu de l'OSR actuelle est réparti. La description des signaux et de leur signification s'effectue dans la nouvelle « ordonnance destinée aux citoyens », tandis que la nouvelle OSRO-P se limite aux prescriptions concernant la mise en place et la réglementation des signaux ainsi qu'aux aspects procéduraux. Il s'agit donc de réunir si possible toutes les règles qui peuvent être importantes pour les usagers « moyens » (donc surtout mis à part les usagers professionnels pour qui diverses autres règles peuvent être déterminantes) dans une seule ordonnance. Les citoyens n'auront donc en principe plus besoin de tenir compte de l'OSRO-P.

L'OSRO-P a un contenu relativement peu uniforme. Mis à part les directives de principe concernant la signalisation, elle contient aussi p. ex. toutes les dispositions sur les réclames routières. D'un côté, une ordonnance supplémentaire aurait été contraire aux conditions générales fixées (pas plus de deux ordonnances), et de l'autre, toutes les dispositions dans l'OSRO-P ont un dénominateur commun, c'est-à-dire le fait que celle-ci s'adresse avec ces règles à l'autorité de signalisation. Le nouveau titre « Ordonnance sur la signalisation routière officielle » doit tenir compte de ce nouveau critère, qui fut décisif lors de la séparation des ordonnances; il est fait référence exclusivement à la signalisation officielle, donc déjà l'appellation de l'ordonnance souligne que celle-ci s'adresse aux autorités.

2. Structure de l'OUR-P

Pour avoir un aperçu complet des règles de la circulation, il faut toujours se référer simultanément à la loi sur la circulation routière, de rang supérieur.

La nouvelle OUR-P comporte quatre niveaux d'articulation (titres, chapitres, sections et articles). Son organisation suit le principe « du général au particulier ». Comme l'articulation proposée est relativement complexe et qu'elle revêt en même temps une fonction importante pour trouver les dispositions pertinentes, l'OUR-P est complétée par une table des matières.

Il est proposé de la diviser en cinq titres :

- Titre 1 : Dispositions générales
Ce titre ne contient que quelques dispositions et définit l'objet, les renvois et les termes.
- Titre 2 : Règles générales de circulation
Ce titre décrit principalement les règles de circulation qui s'appliquent de toute façon et n'ont pas besoin d'être ordonnées spécialement.

- Titre 3 : Signaux et marques
Ce titre décrit les règles de circulation dont la validité, contrairement aux règles du titre 2, est limitée localement et qui doivent être indiquées spécialement et définit la signification des différents signaux et marques.
- Titre 4 : Courses spéciales
Ce titre décrit les courses qui ne satisfont pas entièrement aux règles de circulation des titres 2 et 3 ou de la loi sur la circulation routière, mais peuvent quand même être effectuées dans certaines circonstances.
- Titre 5 : Dispositions pénales et finales
Comme le premier, le dernier titre ne contient qu'un tout petit nombre de dispositions.

Les titres 2 et 3 sont les plus développés.

Le titre 2 (Règles générales de circulation) est subdivisé en six chapitres.

- Le chapitre 1 contient les dispositions valables de la même façon pour toutes les catégories d'usagers. Il s'agit de l'obligation de faire preuve d'attention et d'égards, de certaines règles particulières à observer aux passages à niveaux ainsi que le droit de priorité de certains véhicules (véhicules ferroviaires, feu bleu).
- Le chapitre 2 est consacré aux piétons. Les règles qui leur étaient applicables se trouvaient jusqu'à présent après les règles concernant la circulation des véhicules sous les « Règles applicables aux autres usagers de la route ». La nouvelle structure a pour but de tenir compte de l'importance des piétons. De ce point de vue, il n'est pas justifié de définir les règles qui leur sont applicables au même niveau que les cavaliers et les animaux. Il s'agit en outre de la catégorie d'usagers qui englobe la majeure partie de la population. Placer les règles applicables aux piétons avant les règles concernant la circulation des véhicules a aussi pour but de revaloriser les piétons dans le cadre du droit fédéral de la circulation routière.

L'OUR-P considère aussi comme des piétons les conducteurs de fauteuils roulants pour handicapés. Ceux-ci étaient classés jusqu'à présent dans la circulation des véhicules. A notre avis, le fait de les considérer comme des piétons correspond mieux à l'idée qu'ils ont d'eux-mêmes. De plus, leur circulation sur les aires destinées aux piétons dépasse probablement celle sur les aires destinées aux cycles. Matériellement inchangée, la règle a donc été déplacée dans le sens décrit.

Le chapitre « Piétons » définit également les règles applicables aux utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules. La circulation conformément aux règles applicables aux piétons est aussi prédominante pour eux. Ils ne sont donc plus séparés des piétons comme jusqu'à présent.

- Le chapitre 3 régit la circulation des véhicules. Le rapport entre les règles de circulation et les règles d'utilisation est inversé par rapport à aujourd'hui : les règles d'utilisation sont désormais placées avant les règles de circulation (englobées sous le terme « règles de comportement »), parce que les règles d'utilisation sont des règles qui doivent être respectées constamment. Il s'agit de conditions qui doivent être réunies avant que la course commence et qui ne peuvent être modifiées pendant celle-ci. Ce n'est que lorsque ces conditions sont remplies que le véhicule peut être utilisé et c'est seulement ensuite que les règles de comportement acquièrent leur importance. Mentionner les règles d'utilisation avant celles de comportement correspond au déroulement logique. Avec ce déplacement, l'OUR-P s'adapte en outre à la structure de la LCR.

En vertu des critères précités, les dispositions sur l'état du conducteur et sur le port de la ceinture de sécurité et du casque de protection sont désormais intégrées dans les règles d'utilisation. Avec les règles sur les passagers, elles forment la première section de ce chapitre (Conducteur et passagers).

Les sections suivantes (2 à 5) reprennent en grande partie la systématique des règles d'utilisation actuelles. Une dernière section décrit les conditions d'utilisation des véhicules agricoles, qui se trouvaient jusqu'à présent entre les transports spéciaux et l'interdiction de

circuler le dimanche et de nuit. Ces règles ont été déplacées parce qu'elles impliquent une restriction par rapport aux règles générales d'utilisation (alors que les règles applicables aux transports spéciaux et l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit autorisent certaines courses en principe non conformes aux dispositions).

- La systématique actuelle a été conservée en grande partie pour les règles de comportement (chapitre 4). Mais la section « Mesures de protection » figure désormais avant la section « Diverses manœuvres de circulation » (et non plus seulement à sa suite). Il paraît plus judicieux d'exposer d'abord les mesures de protection pour la circulation routière, en particulier pour diverses manœuvres de circulation, et de décrire celles-ci seulement ensuite. Les dispositions sur l'arrêt et le parcage sont en outre détachées de la section « Diverses manœuvres de circulation » et forment désormais une section distincte.
- Les règles applicables aux autres usagers sont définies comme jusqu'à présent après celles concernant la circulation des véhicules (chapitre 5). Comme les règles applicables aux piétons sont désormais définies sous un titre distinct qui intègre aussi les engins assimilés à des véhicules, ce chapitre ne contient désormais plus que les règles applicables aux cavaliers et aux animaux. Le nom du chapitre est adapté en conséquence.
- Le dernier chapitre est consacré aux devoirs en cas d'accident. Ses règles sont en principe applicables à tous les usagers de la route. Il a donc été proposé dans le projet qui a été soumis à la consultation préalable de mentionner ces règles au chapitre 1. Mais on peut aussi préconiser de conserver un chapitre distinct à la fin de ce titre, parce que les règles concernées ne constituent pas un élément des règles générales de circulation, mais un cas particulier de la circulation. En optant pour la deuxième variante, les règles concernant les devoirs en cas d'accident ont donc été transférées à la fin du deuxième titre.

Le titre 3 contient les signaux et les marques. Les dispositions de l'OSR actuelle que le citoyen doit observer pendant qu'il circule sont déplacées dans un titre distinct de l'OUR-P. A différents endroits, les règles (générales) de circulation décrivent des comportements dont la validité est liée à des signaux. Par rapport au droit actuel, ces règles tendent à être déplacées dans la partie des signaux.

Modifications apportées par rapport à la systématique de l'OSR actuelle :

- La catégorie actuelle des « signaux de priorité » est supprimée. Les signaux qui y sont régis sont désormais intégrés dans les signaux de danger ou de prescription. La comparaison avec la Convention de Vienne sur la signalisation routière⁶ a montré que celle-ci régit certes aussi les signaux de priorité dans une catégorie séparée, mais que cette catégorie inclut beaucoup moins de signaux le droit suisse actuel. Un examen approfondi a révélé qu'une catégorie « signaux de priorité » distincte n'apportait aucune plus-value, ce qui a entraîné sa suppression.
- Les signaux impliquant des règles de comportement sont transférés des signaux d'indication aux signaux de prescription et sont désormais appelés « signaux particuliers impliquant des règles de comportement ». Tous les signaux qui fondent des droits et des obligations sont ainsi mentionnés sous les signaux de prescription, ce qui correspond aussi à la systématique de la Convention de Vienne sur la signalisation routière.
- Les signaux de prescription (chapitre 3) sont désormais subdivisés en signaux d'interdiction, d'obligation et particuliers impliquant des règles de comportement.
- En ce qui concerne les signaux d'indication (chapitre 4), les informations figurent désormais avant les indicateurs de direction, parce qu'elles ne fondent certes ni de droits ni d'obligations, mais contiennent souvent des indications liées à un comportement requis (p. ex. signaux « Passage pour piétons », « Passage à niveau », « Information sur les limitations générales de vitesse »).
- Le chapitre consacré aux renseignements additionnels concernant les signaux (chapitre 5) a augmenté de volume parce que seuls les renseignements additionnels qu'il est obligatoire de

⁶ RS 0.741.20; <http://www.admin.ch/ch/f/rs/i7/0.741.20.fr.pdf>

donner sont encore traités avec les différents signaux et que tous les autres sont ramenés au chapitre 5.

- Les barrières et les dispositifs de balisage peuvent remplir une fonction analogue aux marques en signalant le tracé de la route. Les marques ainsi que les barrières et les dispositifs de balisage forment donc désormais deux sections d'un chapitre commun (chapitre 7).
- Le chapitre « Signes et instructions de la police » figurait jusqu'à présent mentionné après les signaux et avant les signaux lumineux et les marques. Cet ordre est modifié parce que les signes et instructions de la police (désormais « Signes et instructions de la police et d'autres personnes autorisées ») ont une validité plus spécifique que les signaux, les signaux lumineux et les marques et les priment (cf. le principe d'organisation « du général au particulier »). Ils sont donc mentionnés après les marques et forment le chapitre 8.

Le titre 4 (Courses spéciales) concerne des courses que la loi sur la circulation routière ou les titres 2 et 3 de l'OUR-P interdisent en principe d'effectuer. Ce titre décrit les conditions dans lesquelles elles sont quand même autorisées à titre exceptionnel. Ces dispositions concernent en priorité les conducteurs professionnels, mais aussi les organisateurs de courses et d'autres conducteurs. Ces dispositions sont sans importance pour les usagers moyens. Ces dispositions restent néanmoins dans cette nouvelle ordonnance en vertu de la directive selon laquelle le contenu normatif de l'OCR et de l'OSR actuelles ne doit pas être présenté dans plus de 2 ordonnances.

Le titre 5 contient les dispositions pénales et finales.

Les signaux et les marques sont représentés en annexe. Les représentations existantes doivent être mises à jour. D'un côté, les symboles, qui sont contenus dans les signaux, doivent être représentés d'un manière conforme à la réalité actuelle, autant que cela ne nuise pas au contenu exprimé par le signal (une locomotive moderne pourrait être confondue, le cas échéant, avec un tramway ou chemin de fer routier, par conséquent le symbole de la locomotive à vapeur ne sera pas actualisé sur le signal « Passage à niveau sans barrières »). De l'autre côté, les marques sont représentées d'une manière nouvelle, qui doit permettre une meilleure compréhension et perception de leur disposition. La représentation des personnes sur les signaux doit se faire de façon neutre par rapport à leur sexe. Ainsi, les personnes sont représentées en forme stylisée, et on renonce à y intégrer des détails ou des signes distinctifs. On doit souligner que les signaux existants ne doivent pas être remplacés bien que le symbole sur le signal correspondant soit représenté désormais autrement (cf. la disposition transitoire pour l'OSRO-P).

3. Structure de l'OSRO-P

L'OSRO-P présente une teneur relativement technique puisque les comportements associés aux signaux et leur signification sont désormais exposés dans l'OUR-P. La nouvelle OSRO-P s'appuie sur l'OUR-P et la complète par les aspects spécifiques aux autorités. Il est donc impératif de tenir compte de la nouvelle OUR-P pour comprendre l'OSRO-P.

Comme l'OSRO-P présente une teneur relativement technique et s'adresse surtout aux autorités, on peut se demander s'il ne faudrait pas établir ses règles à un niveau inférieur. Nous estimons que les principes d'application et les prescriptions de mise en place déterminants pour l'utilisation ou la non-utilisation d'un signal doivent toujours être décidés par le Conseil fédéral. Mais les détails techniques doivent être davantage réglés par des normes, notamment lorsqu'ils dépendent fortement de la situation.

La nouvelle OSRO-P ne comporte comme jusqu'à présent que trois niveaux d'articulation (chapitres, sections et articles). Sa structure s'inspire de celle du titre 3 « Signaux et marques » de l'OUR-P, mais ne lui est pas identique.

Très court, le chapitre 1 définit l'objet et les termes qui ne se trouvent pas déjà dans l'OUR-P.

Les « Exigences générales en matière de signalisation routière » sont désormais placées avant les signaux (chapitre 2), parce qu'il s'agit d'exigences de contenu à observer pour n'importe quelle signalisation. Elles constituent des principes de signalisation proprement dits, dont la majeure partie n'est

certes pas nouvelle, mais dont la mise en œuvre conséquente pourrait contribuer grandement à réduire la floraison de panneaux et qui doivent donc être mieux mis en évidence que jusqu'à présent. Mais ce titre ne décrit que les exigences matérielles. Les aspects formels que l'OSR actuelle mentionne sous ce titre sont désormais régis dans d'autres chapitres (voir chapitres 10 et 11 OSRO-P).

L'OSRO-P décrit ensuite, conformément à l'ordre du titre 3 de l'OUR-P, les signaux de danger, de prescription et d'indication, les renseignements additionnels concernant les signaux et les signaux lumineux (chapitres 3 à 7). Mais certaines différences par rapport à l'exposé de l'OUR-P apparaissent à l'intérieur des différents chapitres :

- C'est ainsi par exemple que le chapitre 4 « Signaux de prescription » inclut une section distincte sur les prescriptions relatives à l'instauration de zones 30 et de zones de rencontre. L'OUR-P ne décrit pas spécifiquement les zones 30 (pour les usagers, il s'agit simplement d'une limitation de vitesse valable non seulement sur un tronçon donné, mais dans toute une zone). L'autorité doit en revanche respecter diverses conditions matérielles particulières lorsqu'elle veut instaurer une zone de ce genre, ce qui nécessite certaines différences d'organisation entre l'OUR-P et l'OSRO-P. Les exigences relatives aux zones 30 et aux zones de rencontre se trouvaient jusqu'à présent dans une ordonnance distincte⁷. Leur intégration proposée dans l'OSRO-P permettra d'abroger cette ordonnance.
- Le chapitre 5 « Signaux d'indication » différencie, aussi bien pour les informations que pour l'indication de la direction, entre signaux *sur les routes autres* que les autoroutes et les semi-autoroutes et signaux *sur les autoroutes et les semi-autoroutes*, parce que les règles respectives diffèrent beaucoup. Contrairement à l'OSR actuelle, l'OSRO-P ne conserve en revanche pas de chapitre distinct « Autoroutes et semi-autoroutes », parce qu'il est tout à fait possible d'intégrer les autres règles spécifiques sous les différents signaux et marques et que d'autres signaux et marques que ceux régis jusqu'à présent dans le chapitre dédié sont également importants sur les autoroutes.

Le chapitre 8 est consacré aux marques. A la différence de l'OUR-P, elles ne sont pas présentées avec les dispositifs de balisage et les barrières dans l'OSRO-P. Ceux-ci se trouvent, comme dans l'OSR actuelle, dans un chapitre distinct qui régit aussi les chantiers (chapitre 9 : Chantiers, barrières et dispositifs de balisage). Les chantiers nécessitent certaines dispositions qui ne se réfèrent pas seulement à des signaux spécifiques. En même temps, les barrières et les dispositifs de balisage ont une grande importance justement près des chantiers.

Le chapitre 10 « Procédures et voies de droit » décrit les procédures à respecter lorsque de nouveaux signaux et marques sont défectueux ou manquants. Le chapitre 11 « Compétences, droits de participation et surveillance » décrit à qui reviennent tels ou tels droits et obligations en matière de signalisation. Les chapitres 14 « Exigences générales en matière de signalisation routière » et 15 « Réglementations et restrictions du trafic » de l'OSR actuelle sont donc réorganisés : les dispositions correspondantes se trouvent aux chapitres 2, 10 et 11 de l'OSRO-P.

Tous les chapitres et toutes les dispositions évoqués jusqu'à présent se réfèrent uniquement aux signaux et aux marques et ne présentent aucune importance pour les réclames routières. Les réclames routières ne figurent donc, contrairement à aujourd'hui, qu'après les dispositions formelles applicables à la signalisation et sont clairement distinguées de celles-ci (chapitre 12 : Réclames routières).

Le chapitre 13 « Dispositions pénales et finales », qui se réfère aussi aux réclames routières, se trouve à la fin.

L'annexe de l'OSR actuelle est désormais intégrée dans l'OUR-P. Il est en revanche prévu de créer une nouvelle annexe pour l'OSRO-P. Afin d'accroître la sécurité du droit et pour des raisons pratiques, elle accueillera la liste des normes auxquelles le DETEC a conféré un caractère obligatoire. Il existait jusqu'à présent une ordonnance distincte concernant les normes applicables à la signalisation des

⁷ Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, RS **741.213.3**;
http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_213_3.html

routes, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre⁸. Elle peut être abrogée puisque ces normes sont intégrées dans l'OSRO-P.

D. Modifications formelles

Une grande partie des modifications formelles résulte des exigences sur la technique législative de la Chancellerie fédérale et de l'Office fédéral de la justice. Les principes en question doivent donc être appliqués pour chaque projet législatif.

La plupart de ces modifications formelles entraînent une réduction du volume du texte. Elles permettent donc d'apporter une contribution importante au respect de la directive demandant de réduire de 20% le volume des prescriptions.

Mais ces exigences techniques ne sont pas toujours appliquées jusqu'au bout. De cas en cas, on s'en écarte en faveur de la convivialité, notamment pour améliorer la lisibilité des différentes dispositions (p. ex. en répétant dans l'ordonnance certains aspects qui figurent déjà dans la LCR ou en donnant la préférence à une formulation plus longue, au détriment d'une plus concise, en faveur de la clarté). On peut indiquer à titre général qu'une grande importance a été attachée à la clarté des formulations et à l'harmonisation de la terminologie.

Les exemples cités sous les différents chiffres ci-après ne sont pas exhaustifs.

1. Absence de répétitions entre loi et ordonnances

Dans l'OCR et l'OSR actuelles, certaines dispositions se limitent à l'exécution des normes de la LCR sans les répéter (p. ex. art. 46 OCR). Mais la teneur de la LCR est souvent reproduite dans les ordonnances, ce qui peut donner aux utilisateurs l'impression que le texte des ordonnances est exhaustif. Les questions qui parviennent à notre office montrent toujours que les lecteurs tiennent souvent trop peu compte de la LCR. Le fait de ne plus répéter le contenu de la LCR doit faire comprendre aux utilisateurs que les principes essentiels se trouvent justement dans la loi, de rang supérieur, et qu'il est impératif d'en tenir compte pour interpréter les dispositions des ordonnances.

On déplore en partie cette approche et souhaite que toutes les dispositions importantes soient définies au niveau des ordonnances. Ce souhait n'est pas réalisable en raison du principe juridique de la hiérarchie des normes. Il faut signaler que différentes dispositions des ordonnances sont encore précisées à un niveau inférieur, donc sous la forme d'ordonnances départementales, d'instructions, de normes, etc. Il est impossible de développer l'OUR-P et l'OSRO-P de façon qu'elles incluent toutes les dispositions importantes pour une situation donnée. Des dispositions d'autres domaines juridiques peuvent également être importantes, ce qu'il n'est pas non plus possible de déduire des ordonnances découlant de la LCR. En d'autres termes : l'OUR-P et l'OSRO-P ne constituent qu'un élément d'un système global.

La nouvelle OUR-P (la nouvelle OSRO-P n'est guère concernée par cette problématique) doit signaler comme suit les dispositions importantes de la loi : il s'agit d'une part d'exprimer autant que possible le lien correspondant par la formulation (l'art. 46 OCR formule déjà aujourd'hui que « les piétons circuleront à droite et non à gauche de la chaussée » et met ainsi en évidence le lien avec la LCR, qui comporte l'obligation générale de se tenir à gauche). Le titre des dispositions de l'ordonnance signale d'autre part les articles de la LCR importants pour la compréhension des dispositions correspondantes, tandis que l'on renonce à citer de simples normes de délégation de la LCR. Le résultat est que seule une partie des articles de l'ordonnance contient un renvoi à la LCR.

Le but est d'explicitier la règle déjà valable jusqu'à présent, à savoir qu'il faut toujours tenir compte de la LCR pour avoir une compréhension approfondie de l'actuelle OCR ou de la future OUR-P.

⁸ RS 741.211.5; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_211_5.html

2. Absence de répétitions entre différentes ordonnances

Cet aspect a des effets surtout sur le lien de l'OUR-P avec l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)⁹. On renonce désormais à répéter dans l'OUR-P les dimensions et les poids maximaux autorisés qui figurent déjà dans l'OETV ; l'OUR-P se limite à indiquer que les dimensions et les poids mentionnés dans l'OETV ne doivent pas être dépassés pendant la course. Ce renvoi suffit pour que les dimensions et les poids réglementés par l'OETV s'appliquent aussi aux conducteurs étrangers (art. 25 à 27 OUR-P). Il est d'autant plus opportun de renoncer à dupliquer les valeurs correspondantes que les indications inscrites dans le permis de circulation, en général inférieures aux valeurs maximales admissibles, sont déterminantes pour les conducteurs moyens. Ce renvoi permet en outre d'éviter des incohérences entre les deux ordonnances (c'est ainsi que, jusqu'en octobre 2009, l'art. 67, al. 2, let. f, OCR et l'art. 95, al. 2, let. f, OETV ainsi que l'art. 67, al. 1, let. b, OCR et l'art. 95, al. 1, let. f, OETV n'étaient, involontairement, pas formulés de manière identique, ce qui n'a été remarqué que dans le cadre des travaux sur le présent projet).

Il existe aussi des répétitions par rapport aux ordonnances sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels (OTR 1¹⁰ et OTR 2¹¹). L'art. 3, al. 4, de l'OCR actuelle figure en grande partie dans l'OTR 1 et 2 et y est exposé de manière approfondie. Sa répétition dans l'OCR n'apporte guère de plus-value. Il se révèle en revanche que les répétitions introduisent toujours des incohérences : l'obligation de mettre à la disposition du conducteur les clefs et les disques incombe au détenteur dans l'OCR, mais à l'employeur dans l'OTR 2. Le projet d'OUC ne comporte donc plus de dispositions sur le tachygraphe. Si certains aspects mentionnés aujourd'hui dans l'OCR ne figurent pas encore dans l'OTR 1 et l'OTR 2, celles-ci seront complétées en conséquence (annexe 1 C, ch. 4).

3. Délimitation de l'OUR-P par rapport à d'autres ordonnances

En lien avec la problématique précédente, on a aussi considéré la question de l'objet régi par les différentes ordonnances et celle de leur délimitation.

On considère que le critère de délimitation de l'OUR-P par rapport à l'OETV est que tous les aspects qui concernent l'équipement et les exigences techniques des véhicules, donc qui déterminent s'il est en principe permis d'utiliser un véhicule, doivent être régis par l'OETV, indépendamment de l'existence d'une procédure formelle d'admission. Alors que l'OETV règle la question de savoir s'il est permis *en principe* d'utiliser un véhicule du point de vue technique, l'OUR-P se prononce sur la question de savoir si un véhicule admis et utilisable en vertu de l'OETV peut *effectivement* être utilisé *dans une situation concrète* (p. ex. sécurité de fonctionnement, pour l'évaluation de laquelle les exigences techniques de l'OETV sont de nouveau importantes).

Cette délimitation entraîne le déplacement de diverses dispositions de l'OCR dans l'OETV (annexe 1 C, ch. 1) :

- dimensions des remorques attelées à des cycles (aujourd'hui art. 69, al. 2, OCR) ;
- entretien du système antipollution des véhicules : obligations du détenteur (aujourd'hui art. 59a OCR ; l'obligation du conducteur d'être porteur de la fiche d'entretien du système antipollution reste en revanche dans les règles de la circulation, cf. art. 24 OUR-P) ;
- éclairage des véhicules à traction animale, des voitures à bras, des monoaxes ainsi que des remorques de travail des services du feu et de la protection civile (aujourd'hui art. 30, al. 4, OCR ; désormais dans l'OETV de façon analogue à l'art. 216).

L'admission des conducteurs à la circulation routière est régie par l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC)¹². De son côté, l'OUR-P ne doit pas inclure de règles à observer spécifiquement lors de la formation à la conduite. L'art. 27 OCR actuel « Courses d'apprentissage » est donc transféré dans l'OAC (annexe 1 C, ch. 3).

⁹ RS 741.41 ; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_41.html

¹⁰ RS 822.221 ; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c822_221.html

¹¹ RS 822.222 ; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c822_222.html

¹² RS 741.51 ; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_51.html

Les dispositions qui concernent la preuve de l'incapacité de conduire (art. 2, al. 2 à 2^{ter}) sont transférées dans l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR)¹³ en vertu de la connexité matérielle (annexe 1 C, ch. 2).

4. Absence de répétitions au sein de la même ordonnance

- Différents passages des ordonnances actuelles mentionnent des droits de donner des instructions qui sont de toute façon conférés par la compétence générale d'édicter des instructions fondée par les dispositions finales. Il existe des instructions sur différents objets sans qu'elles soient expressément prévues par la disposition correspondante des ordonnances, mais il arrive aussi que certains objets ne donnent pas lieu à des instructions alors que la compétence de donner des instructions est expressément citée dans la disposition correspondante des ordonnances. Les nouveaux projets mentionnent donc uniquement une compétence générale d'édicter des instructions. La transparence concernant les instructions reste néanmoins garantie puisqu'elles sont toujours publiées sur le site Internet de l'OFROU.
- Plusieurs plaques complémentaires sont mentionnées de la même façon aussi bien avec différents signaux que sous le chapitre « Renseignements additionnels concernant les signaux ». Les plaques complémentaires sont désormais mentionnées avec les différents signaux lorsqu'elles constituent un complément impératif pour un signal donné (cf. art. 102, al. 1, let. j, OUR-P) et au chapitre « Renseignements additionnels concernant les signaux » dans tous les autres cas.
- Les exceptions à l'obligation d'arrêter et de publier les signaux sont aujourd'hui mentionnées dans les dispositions de procédure (art. 107, al. 3, OSR) et en partie (mais non dans tous les cas) avec les différents signaux (p. ex. art. 21, al. 1 et 2, art. 31, al. 3, OSR). Cet aspect est désormais réglé exclusivement dans les dispositions de procédure.
- Le fait que les signaux « Vitesse maximale », « Vitesse minimale », « Interdiction de dépasser » et « Interdiction aux camions de dépasser » peuvent être annulés par le signal correspondant indiquant la fin de la prescription est aujourd'hui décrit tant dans les principes (art. 16, al. 2, OSR) qu'avec les signaux spécifiques (art. 22, 23 et 26 OSR) et les signaux de fin de prescription (art. 32 OSR).
Les signaux de fin de prescription (à l'exception du signal de fin de localité, qui présente certaines propriétés particulières) ne sont désormais mentionnés plus que dans les dispositions générales sur les signaux de prescription (cf. art. 99 et 100 OUR-P, art. 20 OSRO-P).

5. Absence de renvois

Les renvois internes à une ordonnance ou à des dispositions d'autres ordonnances peuvent être perçus comme conviviaux par l'utilisateur. Il n'est toutefois pas possible de montrer tous les liens avec d'autres dispositions. Les renvois restent forcément toujours lacunaires et peuvent aussi devenir superflus ou inexacts, surtout avec les révisions. Les projets renoncent donc en grande partie aux renvois. On suppose qu'une structure optimisée des ordonnances peut réduire le besoin de renvois au sein de la même ordonnance, et une meilleure délimitation des objets de réglementation entre les différentes ordonnances, le besoin de renvois à d'autres ordonnances.

- renvoi à la priorité de droite prévue par la loi (art. 36, al. 2, LCR) concernant les routes principales (cf. art. 1, al. 7, et 38, al. 1, OSR) ;
- autres renvois dans l'OCR : art. 1, al. 3 et 5, 23, al. 3, let. a ; et dans l'OSR : art. 19, al. 2, 22, al. 2 et 5, 33, al. 1, 36, al. 1, 45, al. 2.

¹³ RS 741.013; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_013.html

6. Absence de réserves improprement dites

Les ordonnances actuelles réservent à plusieurs reprises des dispositions qui s'appliqueraient de toute façon. Il s'agit plutôt de renvois du point de vue fonctionnel. Ces réserves improprement dites sont donc inutiles et ne sont plus mentionnées dans les nouveaux projets. Réserves actuelles :

- indication contraire donnée par la police ou par un signal lumineux spécialement destiné aux piétons (art. 47, al. 6, OCR) ;
- ordonnance sur les épizooties et ordonnance sur la protection des animaux (art. 74, al. 4, OCR) ;
- prescriptions spéciales concernant la circulation routière militaire (art. 97, al. 2, OCR) ;
- exceptions mentionnées sur des plaques complémentaires (art. 34, al. 1, OSR) ;
- autres réserves improprement dites à l'art. 63, al. 1, et à l'art. 101, al. 1, OSR).

7. Absence de commentaires

Les explications dépourvues de caractère normatif sont en grande partie supprimées. Il s'agit de renoncer aux énumérations d'exemples.

- Les personnes qui exécutent des travaux sur la chaussée porteront des vêtements conformes à la norme SN 640 710 « leur permettant d'être bien visibles de jour comme de nuit » : on renonce désormais à expliquer pourquoi elles doivent porter ces vêtements (art. 10, al. 2, OUR-P).
- Les signaux de virages annoncent des tournants dont la conformation (p. ex. manque de dévers, courbure forte ou irrégulière de la chaussée) requiert une réduction de la vitesse. Dans ce cas, on laisse certes le motif, mais on renonce à l'énumération des exemples (art. 84 OUR-P ; de même pour le signal « Inégalités de la chaussée », cf. art. 85 OUR-P).
- On renonce désormais à mentionner des exemples de cas où la priorité n'est prévue par aucune prescription et où les conducteurs doivent faire particulièrement attention et régler entre eux l'ordre de priorité (cf. art. 58, al. 3, OUR-P).
- Concernant la renonciation à mentionner des exemples et des commentaires cf. aussi art. 32, al. 4, 63, al. 4, et 89 OUR-P.

8. Généralisations : utilisation de clauses générales

On essaie désormais de généraliser certains aspects qui figurent aujourd'hui dans plusieurs dispositions ponctuelles avec un sens analogue. Des clauses générales sont parfois introduites, élargies ou précisées afin de pouvoir renoncer à énumérer des exemples.

- L'obligation de faire preuve d'attention et d'égards figure désormais à titre général (avec l'énumération de certains cas particulièrement importants) tout au début de l'ordonnance (art. 4 OUR-P). Il s'agit d'une part de revaloriser cet aspect, d'autre part de pouvoir renoncer à mentionner cette obligation dans diverses dispositions (aujourd'hui art. 41, al. 2, et 41a OCR, art. 22a OSR).
- Divers comportements qui enfreignent l'interdiction de causer du bruit pouvant être évité sont aujourd'hui énumérés. Cette énumération explicite complique l'inclusion d'autres cas possibles dans l'interdiction. Il est désormais prévu de compléter la clause générale et de renoncer à l'énumération (« ne causeront aucun bruit pouvant être évité, que ce soit par le mode de conduite ou d'une autre manière », art. 44a, al. 1, OUR-P).
- La possibilité d'inverser latéralement les symboles des signaux est désormais réglementée dans un sens général (art. 6, al. 5, OSRO-P) et non plus pour les différents signaux (cf. aujourd'hui art. 8, al. 3, 14, al. 3, OSR).

- Au lieu de décrire comme jusqu'à présent chaque signal de sens obligatoire (aujourd'hui art. 24 OSR), on énonce simplement qu'il faut prendre la direction indiquée (cf. art. 113, al. 1, OUR-P).
- La couleur des symboles (et des lettres) était jusqu'à présent décrite pour les différentes catégories de signaux (aujourd'hui p. ex. art. 3, al. 1, 16, al. 1, 44, al. 1, 50, al. 1, OSR). Une clause générale définit désormais de quelle couleur les symboles et les inscriptions doivent figurer sur les différents fonds (art. 8, al. 2, OSRO-P).
- La prescription selon laquelle les indications, les mises en gardes ou les prescriptions saisonnières doivent être supprimées dès qu'elles ne paraissent plus nécessaires est généralisée (art. 4, al. 1, OSRO-P) et n'a donc plus besoin d'être mentionnée pour chaque signal (aujourd'hui art. 5, al. 2, 19, al. 4, 29, al. 2, et 65, al. 4, OSR).

9. Généralisation : éviter trop de thèmes ou chapitres fermés sur eux-mêmes

On évite de présenter trop souvent des objets de réglementation de manière close parce que ces thèmes autonomes nécessitent forcément des répétitions inutiles des règles générales (justement encore valables !). Au lieu de cela, il s'agit d'intégrer dans les règles de portée générale les règles particulières à certaines situations.

- Les engins assimilés à des véhicules (EAV) ne sont plus réglementés globalement dans une section distincte (cf. art. 50 et 50a OCR). Désormais, une disposition distincte ne définit plus que les règles spécifiques à ces EAV, tandis que les autres règles découlent de la classification des EAV dans d'autres catégories d'usagers (donc piétons ou cyclistes suivant le genre d'utilisation, art. 12 OUR-P). Cette généralisation permet notamment d'éviter de devoir dupliquer la disposition concernant les jeux avec la même teneur (cf. art. 46, al. 2^{bis}, et art. 50, al. 2, de l'OCR actuelle).
- Les dispositions concernant les autoroutes et les semi-autoroutes d'une part et les passages à niveau d'autre part, qui figurent aujourd'hui (en majeure partie) dans deux chapitres distincts (11 et 12 OSR), sont réparties et intégrées dans les catégories de signaux ou les signaux respectifs (cf. art. 16, 46, 51 sqq., 72, mais aussi 21, al. 3, OSRO-P).

10. Niveau de réglementation adéquat et le concept sur les normes

L'aspect concernant le niveau adéquat d'ancrage des normes doit revêtir une plus grande importance. En partie, des réglementations qui étaient jusqu'ici contenues dans des instructions sont désormais intégrées dans l'ordonnance du Conseil fédéral. D'autres réglementations, qui étaient jusqu'ici contenues dans l'ordonnance, sont désormais transférées à un niveau inférieur.

Des réglementations à caractère obligatoire peuvent à un niveau inférieur être promulguées par le DETEC ou par l'OFROU. Par analogie à la plupart des autres ordonnances du droit de la circulation routière, la compétence d'édicter des instructions doit revenir, en principe, à l'OFROU à cause du contenu technique des réglementations. La compétence de conférer un caractère obligatoire aux normes des organisations privées est et reste du ressort du DETEC.

Des réglementations d'ordre général doivent être promulguées par le DETEC sous forme d'ordonnances départementales et par l'OFROU sous forme d'instructions. Les instructions ne sont pas répertoriées dans le recueil systématique du droit fédéral, mais sont mises à disposition sur le site internet de l'OFROU. Des textes explicatifs concernant les dispositions légales devraient aussi être publiés sur le site de l'OFROU et être portés à connaissance des milieux intéressés sous forme de circulaires.

E. Déblaiement

La réduction de la densité normative par des modifications matérielles reste l'exception. Les objectifs à poursuivre avec la suppression de certaines dispositions sont les suivants: les règles désuètes, les règles sans grande importance pratique ou la réglementation d'objets d'autres domaines juridiques doivent être abrogées. Il s'agit en outre d'éviter les différenciations, exceptions ou autres possibilités inutiles.

Les exemples cités sous les différents chiffres ne sont pas exhaustifs.

1. Règles désuètes :

- Les piétons circulant en formation sous conduite sont aujourd'hui beaucoup plus rares qu'à l'époque de la promulgation de l'OCR actuelle. Aujourd'hui, ils pourraient encore se présenter surtout à l'armée, mais y ont aussi perdu en importance. Il ne paraît plus nécessaire de définir des règles pour les files de piétons qui dérogent aux règles de base applicables aux piétons. Les articles 49 et 26, alinéas 1 et 2 (phrase 1), OCR actuels, connexes, sont donc abrogés sans être remplacés.
- Les règles applicables au transport d'objets encombrants, pointus ou tranchants par des piétons ont probablement aussi beaucoup perdu de leur importance. L'article 48, alinéa 2, OCR actuel est donc abrogé. Les intérêts légitimes des autres usagers sont en outre suffisamment protégés par le CO et le CP.
- La disposition selon laquelle la circulation des tracteurs est interdite sur les autoroutes et les semi-autoroutes (art. 35, al. 2, OCR) est obsolète depuis que seuls les véhicules avec lesquels il est possible de rouler au moins à 80 km/h sont admis sur les autoroutes et les semi-autoroutes.
- La disposition selon laquelle les véhicules automobiles munis de bandages métalliques ou de chenilles ne doivent pas emprunter des routes dont le goudron est mou (cf. art. 59, al. 2, OCR) est abrogée puisqu'il n'y a plus guère de véhicules munis de bandages métalliques qui circulent, que les routes dont le goudron est mou constituent aussi une exception et que les véhicules à chenilles nécessitent de toute façon une autorisation exceptionnelle qui définit les conditions requises.
- La disposition selon laquelle les conducteurs de véhicules lourds, lorsqu'ils doivent s'arrêter devant des passages à niveau situés à l'extérieur des localités, laisseront une distance de 100 m environ entre eux et le passage, pour permettre aux véhicules qui suivent de les dépasser (art. 24, al. 1, 1^{re} phrase, OCR) a d'une part beaucoup perdu de son importance depuis que les trains routiers lourds ont aussi le droit de circuler à 80 km/h hors des localités, ce qui a probablement réduit le besoin de créer des possibilités de dépasser. Il s'agit d'autre part probablement d'une disposition spéciale qui n'est guère connue déjà aujourd'hui et donc rarement appliquée. Sous cet angle aussi, elle ressemble à un cas particulier et a une importance plus théorique que pratique. Il est plus judicieux de conserver et de souligner l'obligation plus générale des véhicules automobiles lents de faciliter le dépassement aux véhicules plus rapides hors des localités (art. 54, al. 4, OUR-P). Dans ce cas particulier, le comportement exigé jusqu'à présent par l'art. 24, al. 1, OCR, peut aussi continuer de découler de la nouvelle prescription, plus générale, du nouvel art. 54, al. 4, OUR-P.
- Les dispositions selon lesquelles les cavaliers et les conducteurs d'attelage, de troupeaux ou d'animaux isolés doivent maintenir les animaux assez éloignés du passage à niveau pour que les animaux ne s'effrayent pas (art. 24, al. 1, 2^e phrase OCR) et les véhicules munis de bandages ou de chenilles métalliques ainsi que les voitures à traction animale et les cavaliers ne doivent traverser qu'à l'allure du pas (art. 24, al. 2, OCR) ne semblent plus nécessaires. Les véhicules mentionnés ne présentent plus guère d'importance et les conducteurs de voitures à traction animale et d'animaux ainsi que les cavaliers ont évidemment eux-mêmes intérêt à traverser prudemment.

- Etant donné la densité accrue du trafic, la règle selon laquelle un tramway ou un chemin de fer routier ne circulant pas au bord de la chaussée peut être dépassé seulement lorsqu'il n'y a pas d'intersection et que le trafic venant en sens inverse ne risque pas d'être entravé (art. 25, al. 1, OCR) n'a probablement aujourd'hui ni un grand champ d'application, ni de justification réelle (du point de vue de la sécurité routière).
- La disposition selon laquelle, lorsque la circulation est dense, les piétons traverseront la chaussée sur la partie droite du passage et si possible en groupes (art. 47, al. 4, OCR) ne correspond ni aux réalités (actuelles), ni à ce qu'il est possible à faire respecter. Elle pourrait en outre donner aux conducteurs des idées (fausses) ayant des répercussions défavorables sur la sécurité routière.
- La disposition selon laquelle il est permis, en cas de sinistre, d'atteler à une voiture automobile deux engins à traction manuelle ou animale (art. 68, al. 6, OCR), ne présente probablement plus guère d'importance en raison du développement et est abrogée.
- Les routes où la circulation à sens unique est autorisée alternativement dans l'une ou l'autre direction ne se rencontrent plus guère. Inhabituelles, les règles y relatives (art. 18, al. 6 et 7, OSR) sont abrogées. Pour ces routes rares, les conditions liées à la dérogation au signal « Accès interdit » doivent figurer sur des plaques complémentaires.
- L'attelage de remorques fait aujourd'hui l'objet de règles inutilement différenciées (art. 68 à 70 OCR). Il en va de même des (autres) manières de remorquer et de pousser (art. 71 et 72 OCR), bien que ces processus aient probablement beaucoup perdu de leur importance et de leur raison d'être : il est donc possible de renoncer aux différentes distinctions. En même temps, il manque aujourd'hui (au moins dans le libellé) une séparation nette entre le remorquage en cas de panne et dans les autres cas, bien que l'on puisse supposer que cette distinction soit déjà à la base de l'OCR actuelle. On ne fait désormais de distinction plus qu'entre « attelage de remorques », « remorquage de véhicules en panne » et « pousser et remorquer dans les autres cas » (art. 28 à 31 OUR-P) et on renonce en majeure partie à d'autres différenciations.
- Lorsqu'il est obligatoire de porter un casque, il faut en principe utiliser un casque homologué conformément au règlement ECE n° 22. Mais les conducteurs de cyclomoteurs, dont le casque doit seulement être homologué (art. 3b, al. 1 et 3, OCR) en sont aujourd'hui exceptés. Cette exception est apparemment due au fait qu'il y avait dans le commerce, à la date de l'introduction de cette obligation, des casques recommandés par le bpa qui n'étaient pas entièrement conformes au règlement ECE et qui devaient continuer d'être admis. Ces casques ne sont plus guère utilisés aujourd'hui en raison de leur âge. Du point de vue actuel, cette exception ne paraît ni nécessaire ni adéquate. Les casques pour cyclomotoristes doivent donc remplir les mêmes exigences que ceux destinés aux autres catégories de véhicules (art. 20 OUR-P). Les casques de cyclomoteur qui répondent uniquement aux prescriptions actuelles peuvent encore être utilisés durant une période transitoire.

2. Règles inutiles dans le droit de la circulation routière :

Les dispositions suivantes sont abrogées parce qu'elles sont considérées comme inutiles :

- règle selon laquelle les cyclistes ne lâcheront pas les pédales (art. 3, al. 3, seconde partie de la phrase, OCR) ;
- disposition selon laquelle le passage entre deux refuges est autorisé lorsque aucun tramway ne s'y trouve ou ne s'en approche (art. 7, al. 4, OCR) ;
- distance à maintenir pour les véhicules qui suivent un véhicule prioritaire à feu bleu (art. 16, al. 2, OCR) ;
- espace libre à laisser lors de l'attente derrière un tramway ou un chemin de fer routier à l'arrêt (art. 25, al. 5, 2^e phrase, OCR) ;

- disposition selon laquelle les curieux ne doivent pas s'arrêter sur les lieux d'un accident ni parquer leurs véhicules à proximité (art. 54, al. 3, OCR) n'a probablement guère d'influence sur le comportement effectif. La police dispose en outre d'un pouvoir général de donner des instructions.
- Les dispositions relatives au transport de cadavres (art. 75 OCR) ne paraissent pas nécessaires du point de vue des buts que doit protéger le droit de la circulation routière (sécurité routière, environnement). Il faudrait peut-être régir cet objet dans d'autres domaines juridiques.
- La règle selon laquelle, dans les noyaux des localités à protéger, il convient de veiller particulièrement aux données architecturales locales pour mettre en place la signalisation (art. 101, al. 3^{bis}, OSR) ne constitue pas non plus une exigence primordiale du droit de la circulation routière. Une obligation de cet ordre devrait découler de la législation sur la protection des sites.

3. Différenciations inutiles :

- L'exception qui autorise à déroger à l'obligation de tenir sa droite sur les routes bombées ou difficiles et dans les tournants à gauche (art. 7, al. 1, OCR) n'est plus mentionnée.
- On renonce désormais à l'interdiction aux cycles tirant une remorque d'emprunter la piste cyclable (art. 40, al. 2, OCR) et supprime la restriction de l'obligation d'emprunter la piste cyclable aux cycles à deux routes (art. 33, al. 1, OSR). Il est désormais prévu d'obliger aussi les conducteurs de cycles à voies multiples et de cycles tirant une remorque à utiliser la piste cyclable (art. 116, al. 1, OUR-P).
- Aujourd'hui, les piétons doivent en principe circuler à gauche de la chaussée. Ils doivent circuler à droite lorsqu'ils conduisent un véhicule qui n'est pas une voiture d'enfant (art. 46, al. 1, OCR). L'importance de ces règles a probablement baissé parce que les cas où les piétons doivent emprunter la chaussée ont diminué. Ce règlement est compliqué, peu connu de la population et en fin de compte peu plausible : les piétons qui poussent un fauteuil roulant pour handicapé doivent circuler à droite, mais ceux qui conduisent une voiture d'enfant, à gauche. Tous les piétons doivent désormais circuler en principe à gauche, même si en tant que piétons (et non en tant que conducteurs conformément aux règles concernant la circulation des véhicules !) ils conduisent un véhicule (art. 8, al. 1, OUR-P).
- Le symbole du camion vise, sur l'« Interdiction aux camions de dépasser » (2.45 ; art. 26, al. 2, OSR) et sur le signal « Distance minimale » (2.47 ; art. 28, al. 1, OSR), toutes les voitures automobiles et tous les véhicules articulés dont le poids total excède 3,5 t. Sur les autres signaux, ce symbole concerne les voitures automobiles lourdes affectées au transport de choses (p. ex. art. 20, al. 1, let. d, OSR). Il est désormais prévu de définir ce symbole de manière uniforme (art. 107, al. 2, et 108 OUR-P).
- La restriction à une seule remorque à un essieu, imposée par l'article 69, alinéa 1, OCR aux « autres véhicules », est abrogée. Selon l'article 28, alinéa 1, OUR-P, les véhicules automobiles et les cycles peuvent désormais tirer n'importe quelle remorque.
- Les alinéas 6 et 7 actuels de l'article 67 OCR, qui autorisent des charges par essieu plus élevées pour les véhicules anciens, sont supprimés sans être remplacés. Les véhicules concernés ont déjà pu bénéficier durant très longtemps de ces dispositions dérogatoires. Mais il est désormais prévu de renoncer autant que possible aux exceptions et aux différenciations de ce genre et de s'en tenir aux règles et aux normes générales. Il est d'autant plus justifié de renoncer à ces règles particulières que le besoin pratique est probablement relativement faible, puisqu'elles ne concernent plus qu'un petit nombre de véhicules et que ceux-ci peuvent continuer à circuler avec les charges par essieu normales.

4. Réduction de la forêt de panneaux

Il incombe aux autorités d'exécution d'empêcher l'apparition d'une floraison de panneaux et d'éliminer les signaux inutiles. La législation ne peut apporter qu'une contribution mineure à cette problématique, d'autant plus qu'elle dit déjà aujourd'hui expressément que les signaux et les marques ne doivent pas être placés sans nécessité ni faire défaut là où ils sont indispensables (art. 101, al. 3, OSR). On a essayé de donner plus de poids à cette disposition, centrale pour éviter une floraison de panneaux, et de lui donner une forme qui la rende plus facile à appliquer.

Dans le cadre de la consultation préalable, on a proposé de supprimer différents signaux sans contrepartie. Ces propositions se sont parfois heurtées à une violente critique. Il s'est effectivement révélé qu'il est possible de voir un champ d'application utile pour presque chaque signal. C'est pour ces raisons que les présents projets ne proposent de supprimer plus que quelques signaux. Les conditions spécifiques pour ordonner certains signaux sont en revanche formulées dans un sens plus restrictif que jusqu'à présent, si bien que le champ d'application des signaux concernés est limité aux cas effectivement utiles. Pour beaucoup de signaux, il n'y avait jusqu'à présent pas de conditions spécifiques du tout. On peut donc conclure que le volume textuel de ces conditions augmente afin qu'il y ait moins de signaux sur la route.

4.1 Modifications des prescriptions de mise en place et des conditions de prescription :

- Principe : une prescription ne doit être signalée qu'à un seul endroit (art. 7, al. 2, OSRO-P).
- La règle actuelle était que deux signaux peuvent être installés sur le même support, ce nombre pouvant être porté à trois exceptionnellement et dans des cas impérieux (art. 101, al. 6, OSR). La pratique interprète souvent cette disposition de manière extensive, en ne tenant pas compte des renseignements additionnels concernant les signaux ou en considérant parfois un panneau sur laquelle sont disposés plusieurs signaux comme un seul signal au sens de l'article 101, alinéa 6, OSR. Cette disposition a pour but de garantir la bonne visibilité de chaque prescription. On propose donc désormais une formulation qui exprime que seul le nombre de prescriptions par support est déterminant. Il faut aussi considérer comme une prescription chaque renseignement additionnel concernant les signaux, mais une énumération d'exemples comme une unité et donc comme une prescription. Etant donné la pratique toutefois, il est probablement inévitable d'augmenter dans ce cas le nombre des prescriptions possibles (désormais trois signaux au maximum par support, quatre dans des cas exceptionnels). La règle doit également s'appliquer aux indicateurs de direction et aux installations de signaux lumineux, deux indicateurs de direction comptant pour un seul signal (art. 5, al. 2, OSRO-P). Il n'y a ici d'exception que pour les indicateurs de direction destinés à la locomotion douce. S'ils sont installés sur un support où se trouvent exclusivement des indicateurs de direction (et aucun autre signal), le nombre des indicateurs de direction destinés à la locomotion douce n'est pas limité (art. 5, al. 4, OSRO-P). Vu la vitesse restreinte et les besoins de la locomotion douce, il ne paraît pas nécessaire de limiter le nombre d'indicateurs.
- Le principe selon lequel il y a lieu d'enlever les signaux dès qu'ils ne sont plus nécessaires est explicité par la mention expresse de son application aux indications, aux mises en garde ou aux prescriptions saisonnières (art. 4, al. 1, OSRO-P).
- Les situations qui autorisent à ordonner certains signaux sont restreintes. Cette restriction concerne avant tout des signaux de danger (p. ex. signaux « Tournants », « Chute de pierres » et « Chaussée glissante », art. 10 et 11 OSRO-P).
- Il est possible, et non plus impératif, de signaler les cases ou emplacements de stationnement marqués (art. 169, al. 1, OSRO-P ; il n'est déjà aujourd'hui pas obligatoire de compléter par un signal les marques des cases interdites au parking et les lignes interdisant l'arrêt).
- Le principe selon lequel une règle qui déroge à la priorité de droite aux intersections doit impérativement être indiquée au conducteur qui circule sur des routes secondaires prioritaires à l'extérieur des localités (art. 39 et 109, al. 5, OSR) est abandonné.

4.2 Optimisation du respect des conditions de mise en place et de prescription :

Ce sont en fin de compte les autorités compétentes en matière de signalisation qui sont responsables d'empêcher l'apparition d'une forêt de panneaux. Il est désormais prévu d'exiger le contrôle périodique, en particulier lorsque les conditions changent, et l'adaptation le cas échéant des réglementations locales du trafic. Mais on renonce délibérément à imposer concrètement aux autorités la fréquence des contrôles réguliers (art. 4, al. 1, OSRO-P). Ceux-ci doivent simplement s'effectuer à des intervalles appropriés, qui peuvent aussi varier en fonction des circonstances concrètes. Cette disposition revêtira probablement une grande importance surtout peu après la mise en vigueur des nouvelles ordonnances : les autorités doivent non seulement contrôler, modifier ou enlever les signaux directement incompatibles avec les nouvelles ordonnances, mais aussi contrôler si la signalisation dans son ensemble est conforme aux principes des nouvelles ordonnances (p. ex. aussi examiner s'il faudrait exploiter de nouvelles possibilités ou marges de manœuvre disponibles, etc.).

Mais on peut constater à maintes reprises que ces autorités ont tendance à placer trop de signaux, pour diverses raisons tout à fait compréhensibles : p. ex. ne pas placer un signal de danger là où il devrait l'être peut entraîner des conséquences fâcheuses et confronter l'autorité à des demandes d'indemnisation. En revanche, placer un signal de danger là où il ne devrait pas l'être n'implique guère de conséquences négatives pour les autorités. L'autorité peut aussi éluder en partie des difficultés en autorisant plutôt qu'en refusant un indicateur de direction d'entreprise, bien que les conditions de prescription concernées ne soient pas remplies ou que la signalisation ne soit nullement nécessaire pour indiquer la direction.

Il s'agit de mettre à la disposition du citoyen de meilleurs instruments pour pouvoir agir en justice contre les signaux et les marques non autorisés. On institue donc le principe selon lequel une décision susceptible de recours concernant les conditions légales de leur mise en place peut être exigée après coup pour les signaux et les marques qui n'ont pas fait l'objet d'une décision formelle et d'une publication (art. 77, al. 5, OSRO-P). Il est en outre possible de demander de remédier à l'irrégularité lorsque des signaux et des marques ne sont pas conformes à d'autres prescriptions que les conditions légales de leur mise en place ou lorsque des signaux et des marques font défaut à un endroit où ils sont nécessaires. S'il n'est pas donné suite à cette demande de remédier à l'irrégularité, il est également possible d'exiger une décision susceptible de recours (art. 78 OSRO-P).

4.3 Suppression de signaux :

Signaux qu'il est prévu de supprimer puisqu'ils sont considérés comme n'étant plus nécessaires :

- Signal de danger « Passage pour piétons » (art. 11, al. 1, OSR) :
Le signal « Passage pour piétons » (1.22) annonce les passages que le conducteur ne peut apercevoir à temps ou les passages se trouvant sur des routes à trafic dense et rapide. Les passages pour piétons impossibles à apercevoir à temps sont inacceptables et doivent être assainis. Sur les routes à trafic rapide, les passages pour piétons doivent en général être protégés par des installations de signaux lumineux. La quantité de véhicules admissible aux passages pour piétons dépourvus d'installations de signaux lumineux est limitée au niveau des normes. Le signal de danger « Passage pour piétons » a donc perdu sa raison d'être. Mais le signal « Emplacement d'un passage pour piétons », qui permet de signaler l'emplacement du passage, est maintenu.
- Signal de danger « Avions » (art. 14, al. 2, OSR) :
Le signal « Avions » met en garde contre les avions qui volent bas ou roulent sur le sol à proximité des aéroports et des pistes d'aviation. Dans la zone où des avions décollent et atterrissent, l'aéroport et la piste d'aviation sont en général aussi visibles. Le fait de devoir s'attendre à des avions qui volent bas découle de toute façon de cette situation locale. De plus, on entendra et verra en général si un avion s'approche. Mais lorsque des avions roulent sur une route, une mise en garde par le signal « Avions » n'est de toute façon guère suffisante : il faudrait prendre des mesures supplémentaires.

- Signal de prescription « Vitesse minimale » (art. 23 OSR) :
Le signal « Vitesse minimale » indique en km/h la vitesse au-dessous de laquelle les véhicules ne doivent pas circuler lorsque les conditions de la route, de la circulation et de la visibilité sont bonnes. Les véhicules avec lesquels il n'est pas possible ni permis de rouler à la vitesse indiquée (p. ex. en raison des particularités du véhicule ou du chargement) ne sont pas autorisés à poursuivre leur course.

Les autoroutes à trois voies de circulation dans le même sens sont le principal cas d'application de ce signal. Mais ce dernier ne sera plus nécessaire ni utilisé en vertu de la nouvelle disposition proposée selon laquelle la voie de gauche de ces autoroutes ne peut être empruntée plus que par des véhicules avec lesquels il est permis de rouler à plus de 100 km/h (et non plus 80 km/h comme jusqu'à présent). Sans signal supplémentaire, il est également prévu d'interdire désormais à tous les véhicules avec lesquels il est interdit de rouler à plus de 100 km/h d'emprunter la voie de gauche de trois voies pour dépasser, ce qui exclut p. ex. les autocars de l'utilisation de cette voie.
- Signaux de priorité « Entrée par la droite » et « Entrée par la gauche » (art. 41 OSR) :
Les signaux « Entrée par la droite » (3.07) et « Entrée par la gauche » (3.08) annoncent au conducteur circulant sur une autoroute ou une semi-autoroute qu'il doit compter avec des véhicules qui s'y engagent et par rapport auxquels il bénéficie de la priorité.
Il n'est guère nécessaire de signaler une entrée d'autoroute. Dans les rares cas où cela paraît nécessaire, on utilise déjà aujourd'hui en règle générale le signal « Disposition des voies de circulation » (4.77). Les signaux « Entrée par la droite » et « Entrée par la gauche » ne sont aujourd'hui plus guère nécessaires. On peut encore signaler que la Convention de Vienne – contrairement à la Suisse – n'attribue pas à ces signaux une autre signification qu'au signal « Intersection avec une route sans priorité ».
- Signal de priorité « Croix de St-André double » (art. 93, al. 3, OSR) :
La « Croix de Saint-André simple » sert à indiquer les passages à niveau où la ligne n'a qu'une voie, la « Croix de Saint-André double » ceux où la ligne a plusieurs voies.
Le fait qu'un passage à niveau soit doté d'une ou de plusieurs voies ne joue probablement aucun rôle pour les usagers. Il est donc prévu de supprimer les signaux « Croix de St-André double » (3.23, 3.25) ; mais bien entendu de conserver la « Croix de St-André simple » (3.22, 3.24).
- Signal de danger « Panneau indicateur de distance » (art. 10, al. 3, OSR) :
Selon le droit actuel, trois panneaux indicateurs de distance sont encore placés entre le signal « Barrières » ou « Passage à niveau sans barrières » et le passage à niveau.
La mise en place des signaux « Barrières » et « Passage à niveau sans barrières » sont soumises aux mêmes prescriptions de distance que les autres signaux de danger. D'autres marques de distance semblent superflues et n'ont probablement aucune influence sur la sécurité routière. Il est donc prévu de ne plus placer à l'avenir de panneaux indicateurs de distance.
- Signal impliquant des règles de comportement « Zone de protection des eaux » (art. 46, al. 4, OSR) :
Les zones de protection des eaux sont des instruments du droit de la protection de l'environnement qui exigent un comportement donné ou interdisent des comportements donnés. Ces obligations sont valables par principe, c'est-à-dire indépendamment de savoir s'il s'agit d'une route publique ou non. Dans l'actuelle OSR, ce signal implique uniquement la consigne de se montrer particulièrement prudent. Or cette obligation incombe à tout conducteur de véhicules transportant des marchandises dangereuses ; ils doivent réussir une formation complémentaire ad hoc. Il est donc possible de renoncer à ce signal. Le signal « Circulation interdite aux véhicules dont le chargement peut altérer les eaux » est en revanche maintenu.
- Signal impliquant des règles de comportement « Indicateur de direction avancé pour des genres de véhicules déterminés » (art. 54, al. 1, OSR) :
Le signal « Indicateur de direction pour des genres de véhicules déterminés » (4.45) ne s'utilise déjà pas fréquemment. Le signal avancé correspondant, « Indicateur de direction

avancé pour des genres de véhicules déterminés » (4.23), n'est guère nécessaire, d'autant plus qu'il pourrait être compris comme un signal d'obligation du fait de sa forme.

- Panneau de fin de parcours « Itinéraire pour cyclistes, vélos tout terrain ou EAV » (art. 54a, al. 7, OSR) :
Un panneau de fin pour un indicateur de direction constitue en principe un élément étranger au système. Les indicateurs de direction n'impliquent ni droits ni obligations dont la validité peut ou doit prendre fin. La nécessité pratique de ce signal de fin semble en outre très limitée.
- Signal d'indication « Téléphone » (art. 62, al. 1, OSR) :
Etant donné la régression des téléphones publics et la diffusion de la téléphonie mobile, le signal « Téléphone » (4.81) a perdu de son importance. Le projet ne conserve que sa variante « Téléphone de secours », déjà prévu aujourd'hui par l'art. 62, al. 3, OSR et dont il s'agit désormais de restreindre le domaine d'utilisation aux tunnels signalés. La plaque complémentaire « Téléphone de secours » (5.57) qui peut être ajoutée au signal « Place d'arrêt pour véhicules en panne » est également maintenue.
- Signal d'indication « Poste de dépannage » (art. 62, al. 1, OSR) :
Ce signal a aussi perdu en grande partie sa légitimité avec la diffusion des services de dépannage mobiles, de la téléphonie mobile et des systèmes de navigation.
- Signal d'indication « Service religieux » (art. 62, al. 1, OSR) :
Le signal « Service religieux » (4.91) a certes sa raison d'être comme information, mais n'a pas de véritable importance en droit de la circulation routière et n'est donc plus prévu dans les nouveaux projets d'ordonnances. Mais comme ils ne présentent aucun risque de confusion avec d'autres signaux, les panneaux « Service religieux » (contrairement aux autres signaux dont la suppression est proposée) peuvent continuer d'être placés à titre d'information à condition qu'ils remplissent les exigences relatives aux « autres annonces » placées aux abords de la route (aucune atteinte à la sécurité routière).
- Signal impliquant des règles de comportement « Hôpital » (art. 47, al. 3, OSR) :
Le signal est déjà actuellement utilisé principalement comme indicateur de direction et ne devrait guère être compris et perçu par les usagers comme règle de comportement. Il ne revêt donc pas une signification particulière comme telle. Il est simultanément tenu compte du besoin pour une indication de direction vers les hôpitaux en mettant à disposition un indicateur de direction nouveau « Hôpital avec service d'urgence », avec lequel pourra être indiquée la direction non pas vers tous les hôpitaux, mais au moins vers les hôpitaux pour soins aigus avec un service d'urgence fonctionnant 24 heures sur 24.
- Signal de direction « Panneau indiquant un centre de police » (art. 89, al. 5, OSR) :
Pour annoncer des centres de police, ce signal (4.71) est placé entre 700 et 800 m avant la voie d'accès ou avant la sortie correspondante avec mention de la distance. En vertu des articles 51, alinéa 2, et 52, alinéa 5, dernière phrase, OSRO-P ainsi que des Instructions du 29.4.1996 sur l'indication de la direction aux jonctions et les noms des intersections sur les autoroutes et semi-les autoroutes, il est aussi toujours possible de placer l'indication de la police sur des panneaux indicateurs de direction. La possibilité de signalisation existante est donc suffisante. Il n'y a pas besoin d'une autre possibilité.
- Plaque complémentaire « Largeur de la chaussée » (art. 65, al. 6, OSR) :
Ajoutée au signal « Chaussée rétrécie » (1.07), la plaque complémentaire « Largeur de la chaussée » (5.15) indique la largeur de la chaussée à son endroit le plus étroit.
Mais lorsque la chaussée est rétrécie, les règles les plus importantes sont celles de la priorité et de la largeur maximale des véhicules admis (il faudrait utiliser le signal « Largeur maximale » pour exclure certains véhicules). L'indication de la largeur minimale de la chaussée n'apporte en revanche guère de plus-value.
- Plaque complémentaire « Bruits de tir » (art. 65, al. 7, OSR) :
La plaque complémentaire « Bruits de tir » (5.16) ajoutée au signal « Autres dangers » (1.30) ne présente guère non plus de plus-value pour la circulation routière. Ce signal a pour but d'empêcher les usagers de prendre peur. Mais il n'est pas certain que la mise en garde par un

signal soit appropriée pour obtenir cet effet. La question se pose d'autant plus que cette plaque complémentaire est placée à de nombreux endroits où des bruits de tir ne se produisent que très irrégulièrement. Il est probable que les usagers de la route sont souvent confrontés à ce panneau sans qu'il se passe effectivement quelque chose, ce qui réduit encore son efficacité. Les usagers moyens ne s'attendent donc pas significativement plus à des tirs en voyant un panneau de ce genre. Ce signal est donc probablement inefficace et par conséquent superflu.

4.4 Nouvelle signification du panneau de localité

Art. 2, al. 10, 42, 99, 100, 105, 118, Dispositions transitoires et modifications à décider séparément, OUR-P

Art. 24, 32, 77, Dispositions transitoires et modifications à décider séparément, OSRO-P

Selon le droit actuel, les dispositions de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière liées au critère « à l'intérieur des localités »¹⁴ déploient leurs effets à partir du panneau de localité (signal « Début de localité sur route principale » (4.27) ou « Début de localité sur route secondaire » (4.29). Ce panneau est placé là où commence la zone d'habitations dispersées. Mais en dérogation à cette règle, la vitesse en localité ne déploie ses effets qu'à partir du signal « Vitesse maximale 50, limite générale » (2.30.1). Ce signal est placé dès qu'il existe une zone bâtie de façon compacte sur l'un des deux côtés de la route ; il n'est pas nécessaire sur les routes secondaires peu importantes.

Cette règle a incité la Suisse à formuler une réserve à l'égard de la Convention de Vienne sur la signalisation routière. Celle-ci ne régit pas la vitesse en localité différemment des autres dispositions qui ne s'appliquent qu'à l'intérieur des localités : cette limitation de vitesse commence à partir du panneau de localité.

Ce projet propose de supprimer la dérogation à la Convention de Vienne et de reprendre la règle appliquée dans les pays européens. Cette opération permet aussi de contribuer à réduire le nombre de signaux routiers, puisqu'il n'y aura plus qu'un signal nécessaire, au lieu de deux, à pratiquement chaque entrée ou sortie de localité, pour indiquer que toutes les règles spécifiques aux localités commencent ou finissent de s'appliquer. Elle clarifie simultanément le sens des panneaux de localité, déterminants déjà aujourd'hui pour l'application des règles spécifiques aux localités et donc impliquant des droits et des obligations.

Il est prévu de réaliser cette proposition de la façon suivante :

- Les signaux « Début de localité sur route principale » (4.27) et « Début de localité sur route secondaire » (4.29) prennent une nouvelle signification en indiquant où commencent à s'appliquer non seulement les autres règles propres aux localités, mais aussi la limite générale de vitesse. Il convient donc de faire passer ces signaux de la catégorie « Indication de la direction », qui ne définit en principe ni de droits ni d'obligations, à la catégorie « Signaux impliquant des règles de comportement »¹⁵ (conformément aussi à la systématique de la Convention de Vienne).
- Les signaux actuels de fin de localité (4.28 et 4.30) sont peu adéquats pour indiquer que les règles spécifiques aux localités ne sont plus applicables. Il est donc prévu de créer, dans la catégorie « Signaux impliquant des règles de comportement », de nouveaux signaux « Fin de localité sur route principale » et « Fin de localité sur route secondaire » (apparence : comme le signal de début de localité, mais signaux barrés par une diagonale rouge). En raison de réactions négatives lors de la consultation préalable, on renonce à conserver les signaux actuels de fin de localité en tant que « Panneaux confirmant la direction » (dont la fonction est uniquement d'indiquer la direction). Il est au contraire prévu de les supprimer.
- Concernant l'emplacement des signaux de début et de fin de localité, il a été proposé lors de la consultation préalable de laisser aux autorités d'exécution une marge d'appréciation qui autorise la prise en compte de différents facteurs : le signal de début de localité ne doit pas être placé

¹⁴ P. ex. art. 8, al. 1, 17, al. 5, 19, al. 2, let. c et e, 31, al. 1, OCR

¹⁵ Nommés « signaux particuliers impliquant des règles de comportement » dans les nouvelles ordonnances et désormais classés dans les signaux de prescription

avant le début de la zone d'habitations dispersées, mais au plus tard au début de la zone bâtie de façon compacte sur l'un des deux côtés de la route. Cette proposition a été contestée avec véhémence et une extension de la limite de vitesse en localité n'a pas été acceptée. Les présents projets proposent donc maintenant de placer les panneaux de localité à l'emplacement actuel du signal « Vitesse maximale 50, limite générale ».

- Le signal « Vitesse maximale 50, limite générale » (2.30.1) ne doit être utilisé plus que pour indiquer le début de la limitation générale de vitesse dans la localité ou sa reprise lorsqu'une vitesse maximale plus élevée est signalée précédemment, au début de la localité ou après. Le signal « Fin de la vitesse maximale 50, limite générale » (2.53.1) peut en revanche être supprimé puisque la limitation générale de vitesse dans la localité est levée soit par l'indication d'une autre vitesse maximale, soit par le signal de fin de localité.

Ces modifications impliquent des difficultés en matière d'annonce et de mise en œuvre de la nouvelle réglementation. La façon dont les personnes concernées devront être informées concrètement des modifications liées à ce projet en général et de la réglementation décrite ici fera l'objet d'un concept de communication qu'il faudra encore élaborer dans le cadre de ce projet. Sa mise en œuvre proprement dite doit s'effectuer en plusieurs étapes et implique des charges pour les cantons.

- Dans un premier temps, il s'agit de déplacer le signal « Début de localité sur route principale » ou « Début de localité sur route secondaire » de l'endroit où commence la zone d'habitations dispersées à celui où commence la zone bâtie de façon compacte sur l'un des deux côtés de la route, ce qui signifie en général que ce signal sera placé à l'emplacement actuel du signal « Vitesse maximale 50, limite générale ». Sur les routes de localité où la limitation générale de vitesse est relevée ou abaissée conformément à l'art. 108 OSR actuel, il faut indiquer la dérogation en même temps que le signal de début de localité. La procédure sera analogue avec les signaux « Fin de localité sur route principale » et « Fin de localité sur route secondaire », les signaux actuels devant être remplacés par les signaux de la nouvelle forme.

Il est proposé que cette première phase doive se terminer dans les 5 ans à compter de l'entrée en vigueur des nouvelles ordonnances.

- Les dispositions qui s'adressent au citoyen et établissent que toutes les règles propres aux localités (vitesse comprise) sont applicables depuis les signaux de début de localité jusqu'aux nouveaux signaux de fin de localité entrent en vigueur au terme de la première phase. Pour cette date, la validité du nouveau système devra être communiquée avec soin aux conducteurs. A cette date, le signal « Vitesse maximale 50, limite générale » se trouvera en général à l'emplacement (nouveau) du signal de début de localité, mais n'aura plus de valeur en lui-même avec l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions).

A cette date, on renoncera aussi à la règle selon laquelle la limitation de vitesse à l'intérieur des localités est aussi valable en l'absence de signalisation, dès qu'il existe une zone bâtie de façon compacte, pour les véhicules qui entrent dans une localité par des routes secondaires peu importantes (art. 4a, al. 2, OCR). La réglementation actuelle des panneaux de localité prévoit qu'ils soient placés sans exception au début de la localité (art. 50, al. 4, OSR). Nous supposons donc que le signal est toujours placé au début de la localité (et que cela correspond aussi à une nécessité pratique), ce qui signifie qu'il n'y a plus besoin d'un régime dérogatoire pour le cas où les usagers entrent dans une localité par une route dépourvue de signal de début de localité, puisqu'il est probablement inexistant. Cette suppression constitue une simplification supplémentaire pour les usagers, puisque la limitation de vitesse est ainsi indiquée sans aucune exception par un signal (désormais le signal de début de localité).

- Dans un second temps, les autorités devront supprimer sans contrepartie les signaux « Vitesse maximale 50, limite générale » et « Fin de la vitesse maximale 50, limite générale » placés près des signaux de début et de fin de localité. Il est proposé que cette seconde phase doive s'achever un an après la fin de la première phase.

En termes d'indication de la direction, on peut considérer comme un désavantage que le nom de la localité, suivant la structure de l'habitat, ne puisse plus être indiqué près des premières maisons. De plus, le « tarif localité » en cas d'excès de vitesse n'est plus applicable dès la zone d'habitations dispersées d'une localité.

4.5 Signalisation par zones

Art. 98, 99, Dispositions transitoires et modifications à décider séparément, OUR-P

Art. 19, 20, Dispositions transitoires et modifications à décider séparément, OSRO-P

On considère comme un désavantage du règlement actuel qu'il faut en principe toujours mettre fin à une zone par le signal de fin de zone correspondant, même si une autre zone lui succède (p. ex. à l'endroit où une zone de rencontre fait place à une zone 30, où un signal de fin de zone de rencontre est nécessaire en plus du signal de zone 30). De plus, différentes demandes adressées à l'OFROU ont soulevé le problème des emboîtements de zones (zone à l'intérieur d'une zone), actuellement possibles : les usagers ignorent souvent que les prescriptions de la zone extérieure restent applicables après le signal de fin de la zone intérieure.

Il est donc prévu désormais qu'une zone puisse être en vigueur au maximum jusqu'au début d'une zone suivante. Les prescriptions de la première zone doivent être soit supprimées, soit modifiées, soit confirmées sur le panneau de la zone suivante, ce qui veut dire que chaque prescription du premier panneau de zone requiert ensuite une indication sur le panneau de zone suivant.

- Si p. ex. une zone soumise aux prescriptions « Vitesse maximale 30 » et « Parcage avec disque de stationnement » est suivie d'une zone qui prescrit uniquement le « Parcage avec disque de stationnement », le premier signal de zone devrait présenter comme jusqu'à présent les signaux « Vitesse maximale 30 » et « Parcage avec disque de stationnement » et le panneau suivant les signaux « Fin de la vitesse maximale 30 » et « Parcage avec disque de stationnement » (donc non pas seulement le signal « Fin de la vitesse maximale 30 » comme jusqu'à présent).
- L'annulation des règles de la première zone au moyen des signaux de fin correspondants ne doit pas être nécessaire lorsque la zone suivante régit également les aspects prescrits. Il est donc possible d'annuler une zone 30 et « Parcage avec disque de stationnement » directement par les signaux « Zone de rencontre » ou « Zone piétonne » (et inversement), puisque tous ces panneaux de zone contiennent des prescriptions concernant la vitesse et concernant le parcage.
- La fin complète d'une zone est en principe signalée comme jusqu'à présent par des traits gris en diagonale d'un bout à l'autre du panneau de zone. Il est prévu en outre qu'une zone soit aussi supprimée par le signal « Fin de localité » sous sa nouvelle forme proposée.

Il est également proposé de dire désormais expressément quels signaux peuvent être prescrits en tant que zone, à savoir vitesse maximale 30, les interdictions de circuler ainsi que les signaux indiquant des emplacements de parcage. On ne voit pas de nécessité (fondée) de prescrire d'autres signaux sous forme de zone.

Nous estimons que ce système est facile à comprendre pour les usagers : seules les prescriptions figurant sur le dernier panneau de zone s'appliquent à eux, bien que l'on renonce à appliquer ce système jusqu'au bout : pour simplifier le remplacement du système actuel, il est prévu d'annuler par un signal de fin les aspects de la première zone qui ne sont pas de nouveau régis dans un sens positif pour la zone suivante.

Le nouveau système permet de dissiper les ambiguïtés qui peuvent apparaître actuellement tout en contribuant à réduire le nombre de signaux.

F. Développement

Le développement du droit dans le cadre du présent projet se limite à des aspects probablement incontestés en grande partie ou jugés utiles sur la base de recherches. Le projet a clairement mis l'accent sur la réorganisation et le déblaiement du droit existant. Pour éviter de retarder ou même de compromettre toute la révision, on a en principe renoncé à développer des propositions dont le contenu peut se heurter à une forte opposition et qui ne sont pas en même temps justifiées par des recherches. On s'est écarté de ce principe dans certains cas pour autant qu'il s'agisse de modifier non seu-

lement certaines dispositions, mais tout un système cohérent (cf. nouvelle signification du panneau de localité, installations de signaux lumineux).

La nécessité d'examiner s'il y a lieu de développer divers aspects du droit existant est incontestée et s'est confirmée dans le cadre de la consultation préalable. Elle concerne notamment la locomotion douce (p. ex. examen de l'obligation d'utiliser les passages pour piétons se trouvant à une distance de moins de 50 m ; prescription et marquage de présélections pour vélos avec ou sans priorité).

L'OFROU estime en outre nécessaire un développement concernant les indicateurs de direction, qui constitue probablement une part essentielle de la signalisation existante. La volonté de circonscrire le nombre des indicateurs de direction dans le droit fédéral et de définir davantage de conditions de prescription et de mise en place pour obtenir une certaine uniformité d'application est probablement très controversée en raison d'intérêts divergents, ce qui nécessitera la formation d'un groupe de travail incluant des services externes ainsi que probablement des travaux relativement importants. Il faudrait aussi mieux tenir compte de l'indication temporaire de la direction sur des panneaux à message variable. Il serait en outre recommandé d'inclure aussi dans ces travaux, en raison d'interactions, les dispositions sur les réclames et les autres annonces. A ce propos (indicateurs de direction bleus et blancs), il faudrait aussi examiner si on tient au réseau actuel des routes de grand transit ou si on ne veut pas le restreindre au réseau des routes nationales, puisque les demandes de supprimer certains tronçons des routes principales de l'ordonnance concernant les routes de grand transit sont incessantes et que les exigences applicables aux routes principales sont contournées de plus en plus fréquemment, p. ex. pour y construire des carrefours à sens giratoire alors qu'elles sont en principe prioritaires.

Il est prévu d'approfondir ces besoins plus larges de développement au terme du présent projet. Règles nouvelles introduites dans le cadre de la présente révision (énumération non exhaustive) :

1. Recherche et pratique

- Les recherches « Examen de la signification et du champ d'application des marques sur la chaussée sous forme des symboles « cycle » et « piéton » » (Boss et Partenaires, 2006) et « Velomarkierungen ; Überprüfung und Empfehlungen » (Verkehrsteiner/Ghielmetti/Frossard, 2009) ont débouché sur les propositions de révision suivantes :
 - possibilité d'utiliser le pictogramme « cycle » hors d'une bande ou d'une piste cyclable : sur les routes à sens unique avec circulation restreinte (aux vélos) en sens inverse ainsi que sur des bandes cyclables interrompues par des rétrécissements (art. 68 OSRO-P) ;
 - signalisation de places de stationnement pour vélos exclusivement à l'aide d'un symbole de cycle marqué (sans signal ; art. 169, al. 1 et 2, OUR-P et art. 70 OSRO-P) ;
 - possibilités d'autoriser les cyclistes à circuler tout droit sur des voies tournant à droite : l'application de petites flèches jaunes qui peuvent différer de la direction générale du reste du trafic et qui autorisent les cyclistes à circuler tout droit sur des voies tournant à droite (art. 164, al. 3, OUR-P) est nouvelle ;
 - possibilité de compléter une ligne de sécurité par une courte ligne jaune discontinue pour autoriser les cyclistes à franchir la ligne de sécurité (art. 163, al. 3, OUR-P).
- La recherche « Sortir de l'impasse » (Mobilité piétonne Suisse, 2006) a débouché sur la proposition d'un nouveau signal pour les impasses qui débouchent sur un chemin pour piétons ou une piste cyclable (art. 128, al. 2, OUR-P, art. 43 OSRO-P).
- Recherche « Exigences relatives à l'équipement routier lors de la conversion de bandes d'arrêt d'urgence » (VSS 2000/348, 2009) : la reformulation de la disposition sur le « système de signaux lumineux pour la fermeture temporaire des voies de circulation » (aujourd'hui art. 69, al. 3, OSR) est indispensable pour mettre à disposition les instruments légaux pour l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence (cf. art. 160 OUR-P, art. 62 OSRO-P). On met également à disposition un nouveau signal d'indication spécifique (cf. art. 129, al. 2, OUR-P) qui permet de signaler le tracé des voies dans ces situations (modification du signal actuel indi-

quant la disposition des voies de circulation, complété par une ligne verticale pour représenter optiquement la bande d'arrêt d'urgence).

- La recherche « Mobilité piétonne » (bpa SiDo 03, 2007) a constaté que le fait de reculer sans faire attention joue un rôle dans 8% des accidents lourds de conséquences impliquant des piétons : on déplore à cause de cette manœuvre env. 6 piétons tués et 65 piétons gravement blessés par an. La loi stipule aujourd'hui certes que le conducteur qui veut faire marche arrière ne doit pas entraver les autres usagers de la route et que ces derniers bénéficient de la priorité (art. 36, al. 4, LCR). Les ordonnances autorisent en principe la marche arrière sans autre précaution et édictent même des règles particulières qui prévoient implicitement la traversée d'intersections en marche arrière et prescrivent de circuler sur la moitié de la chaussée réservée au trafic allant dans la même direction lorsqu'une marche arrière doit être effectuée sur un parcours sans visibilité ou d'une certaine longueur (art. 17, al. 2 et 3, OCR). Le projet de nouvelle ordonnance limite en revanche nettement la marche arrière et stipule que, sur un parcours sans visibilité ou d'une certaine longueur, elle n'est admise que s'il est exclu de continuer (art. 60, al. 1, OUR-P).
- Recherche « Conducteurs circulant à contresens : accidents, mesures préconisées » (bpa, 2006) : l'exigence que les sorties d'autoroutes soient équipées de flèches de direction agrandies et d'un signal « Accès interdit » répété est intégrée dans l'ordonnance (art. 21, al. 3, 72, al. 4, OSRO-P).
- Il est prévu que les conducteurs de véhicules dont la vitesse maximale, par construction, n'excède pas 20 km/h et la largeur maximale 1 m doivent utiliser les bandes et les pistes cyclables (art. 71 OUR-P). Pour des raisons de sécurité, il n'est guère acceptable qu'un conducteur de Segway doive circuler à gauche d'une bande cyclable.
- Meilleure prise en compte des signaux lumineux et des panneaux à signaux et à messages variables (art. 82, al. 6, et surtout art. 135 OUR-P, art. 6, al. 2, 8, al. 2, OSRO-P).
- Les signaux « Parcage autorisé », « Parcage avec disque de stationnement » et « Parcage contre paiement » sont désormais proposés dans deux formats (format rectangulaire actuel et format carré, cf. annexe OUR-P).
- Les dérogations à l'interdiction de s'arrêter ou de parquer sont complétées par l'admission des symboles « Parcage avec disque de stationnement » et « Parcage contre paiement » sur une plaque complémentaire (art. 147, al. 3, OUR-P).
- Définition d'une nouvelle plaque complémentaire qui peut être ajoutée aux interdictions de circuler ainsi qu'aux limitations du poids et des dimensions et autorise à charger et à décharger des marchandises (art. 148, al. 2, OUR-P).
- La recherche « Voies de circulation en milieu de chaussée destinées au trafic motorisé et au trafic des deux-roues légers, partiellement ou entièrement accessibles au trafic des piétons (voies à affectation variable) » (VSS 1998/195, 2008): désormais il est prévu que de telles bandes polyvalentes au milieu de la chaussée puissent être délimitées et séparées des voies de circulation par des lignes de guidage.
- La recherche « Utilisation de signaux sur fond jaune » (VSS 1998/196, 2005) a débouché, dans le cadre de la consultation préalable, à la proposition selon laquelle les signaux placés pour une courte durée en rapport avec des chantiers peuvent figurer sur des panneaux rectangulaires jaunes. Cette proposition n'est pas maintenue dans les présents projets d'ordonnances en raison du grand nombre d'avis opposés. A la place, il est uniquement proposé que le signal de danger « Travaux » puisse figurer sur un panneau orange (art. 73, al. 2, OSRO-P).

2. Installations de signaux lumineux

Art. 6, al. 2, OUR-P

Art. 154 à 160 OUR-P, modifications à décider séparément

Art. 59 à 63 OSRO-P, dispositions transitoires

Le chapitre « Signaux lumineux » a été remanié sur la base d'une constatation faite en pratique : le « feu vert conflictuel » (feu vert simultané pour la circulation des véhicules et pour les piétons engagés sur la chaussée transversale ou feu vert simultané pour les véhicules obliquant à gauche et la circulation en sens inverse) génère toujours des situations propices aux accidents. Cette constatation est confirmée par un rapport de recherche du bpa, qui conclut que la majeure partie de la population ne saisit pas correctement la signification du feu vert plein (contrairement aux flèches vertes dans une installation de signaux lumineux). L'obligation, pour le conducteur qui oblique, d'accorder la priorité aux véhicules venant en sens inverse et aux piétons engagés sur la chaussée transversale est trop peu connue. Des possibilités d'optimiser cet état de choses ont été étudiées en étroite collaboration avec la commission d'experts de la VSS responsable des installations de signaux lumineux.

Dans le cadre de la consultation préalable, il a été proposé d'utiliser à titre général, dans les installations lumineuses tricolores destinées à l'ensemble des véhicules (avec feux rouge, jaune et vert), des feux dotés de flèches et de renoncer au feu vert plein (feu vert sans flèche) ainsi qu'au feu jaune plein et au feu rouge plein. Mais cette proposition a été vivement contestée, parce qu'elle viserait au-dessus de la cible et occasionnerait des coûts élevés aux collectivités.

Vu ces réponses à la consultation préalable, on ne propose plus maintenant de renoncer complètement aux feux sans flèche, mais de restreindre leur domaine d'utilisation. Il est prévu de n'autoriser l'utilisation de feux sans flèche dans les installations lumineuses tricolores plus que si le conducteur auquel on donne le feu vert ne doit accorder la priorité à aucun autre usager de la route. Mais lorsqu'il doit accorder la priorité à d'autres usagers, il faudra toujours utiliser des feux dotés de flèches et compléter impérativement le feu vert par un feu jaune clignotant qui attire l'attention sur la priorité à accorder à d'autres usagers de la route.

Il est donc prévu d'indiquer séparément et de façon différenciée chacune de ces situations où on doit accorder la priorité à d'autres usagers de la route ; il faut utiliser un feu jaune clignotant sans symbole en cas de conflit avec des véhicules venant en sens inverse, un feu jaune clignotant portant la silhouette d'un piéton en cas de conflit avec des piétons.

Le feu jaune clignotant (avec ou sans symbole) doit en principe être placé près de l'installation lumineuse. Mais si des conflits (pour un véhicule qui oblique à gauche) sont possibles aussi bien avec les piétons engagés sur la chaussée transversale qu'avec les véhicules venant en sens inverse, il faut placer le feu jaune clignotant sans symbole (= mise en garde contre les véhicules prioritaires venant en sens inverse) près du feu, le feu jaune clignotant muni de la silhouette d'un piéton en revanche seulement près du passage pour piétons. Lorsque les installations lumineuses sont en outre disposées horizontalement au-dessus des voies de circulation, il faut placer près du feu, du côté gauche, uniquement le feu jaune clignotant qui attire l'attention sur les véhicules venant en sens inverse, mais placer à proximité directe du passage pour piétons les feux jaunes clignotants destinés à attirer l'attention sur les piétons engagés sur la chaussée transversale.

Comme il est prévu de ne plus mettre à disposition les feux pleins dès qu'il existe une perte de priorité dans une direction, il faut désormais aussi mettre à disposition (au niveau des normes) de nouvelles installations lumineuses dotées de « flèches en trident », qui permettent aux véhicules de passer dans toutes les directions possibles.

Les installations lumineuses à feux pleins et celles dotées de flèches, mais dépourvues de feu jaune clignotant, peuvent être utilisés lorsque le conducteur ne doit accorder la priorité à aucun autre usager de la route dans toutes les directions ouvertes. Mais il est également possible d'utiliser des feux dotés de flèches (sans feu jaune clignotant) dans ces situations.

Nous estimons que ce système d'installations lumineuses tricolores permet d'éviter des accidents et de contribuer ainsi à améliorer la sécurité routière. Ce changement de système ne présente probablement aucune difficulté pour les usagers.

Les installations lumineuses qui s'adressent exclusivement aux cyclistes ne doivent pas impérativement indiquer les conflits où ils perdent la priorité (donc lorsqu'ils obliquent face aux véhicules venant en sens inverse et aux piétons engagés sur la chaussée transversale). On peut donc continuer d'utiliser le « feu vert plein » en cas de conflits de priorité. Mais lorsque les feux des installations lumineuses pour vélos sont pourvus de flèches, il faut de toute façon annoncer la perte éventuelle de priorité par un feu jaune clignotant.

Le critère strict de l'« utilisation seulement dans des cas exceptionnels » est supprimé pour les installations lumineuses à feux rouge et jaune. Il est prévu en outre d'introduire une différenciation qui s'est parfois déjà réalisée en pratique, mais qui ne figurait pas dans l'ordonnance. Il s'agit de distinguer les installations lumineuses rouge-jaune à deux feux de celles à trois feux (dont deux sont jaunes).

- Il est prévu d'utiliser les installations lumineuses rouge-jaune à seulement deux feux lorsqu'elles sont en service uniquement pour arrêter le reste du trafic quand surviennent des événements particuliers (p. ex. pour privilégier les transports publics, près des passages à niveau, des aéroports ou des garages du service du feu).
- Il est prévu d'utiliser les installations lumineuses rouge-jaune à trois feux là où elles doivent fonctionner en continu au moins durant une période donnée (donc surtout près des chantiers ou d'autres passages étroits) : elles fonctionnent comme les installations lumineuses tricolores, à cette différence près qu'elles comportent un feu jaune clignotant à la place du feu vert (et n'impliquent donc pas de modifier les règles générales de circulation ainsi que les signaux et les marques de priorité existants).

Selon le droit actuel, les installations lumineuses à feux rouge et vert dépourvues de feu jaune peuvent être utilisées seulement dans des cas particuliers et uniquement dans le cadre de la gestion des rampes d'accès aux autoroutes et aux semi-autoroutes (art. 70, al. 4bis, OSR). Dans le cadre de la consultation préalable, il a été proposé d'élargir le domaine d'utilisation de ce type d'installations lumineuses et de l'utiliser en général pour réguler les flux, aussi sur le réseau routier secondaire. Cette proposition s'est heurtée à une vive opposition, raison pour laquelle elle n'est pas maintenue dans les présents projets.