



Annexe 2 B
pour l'audition du 05.01.2011

Commentaires sur l'OUR-P

Précision : Les deux documents « Commentaires sur l'OUR-P » et « Commentaires sur l'OSRO-P » commentent en priorité les dispositions intégrées dans les nouvelles ordonnances et modifiées par rapport au droit actuel. Les dispositions ou les dispositions partielles de l'OCR et de l'OSR abrogées et non reprises dans les nouvelles ordonnances ne sont en général pas mentionnées ici, ou seulement de temps en temps, et les motifs de leur suppression ne sont pas non plus exposés. Les tableaux de concordance II indiquent les dispositions abrogées.

Titre 1 : Dispositions générales

Art. 1 : Objet

Contrairement à l'OCR¹ actuelle, l'OUR-P décrit désormais son objet.

- L'ordonnance énonce les règles générales de la circulation, c'est-à-dire toutes les règles qui complètent et appliquent la LCR et que les usagers doivent respecter (let. a). Les règles générales de la circulation sont valables dans toute la Suisse, n'ont pas à être ordonnées par les autorités d'exécution et constituent le titre 2 de l'OUR-P.
- Le titre 3 de l'OUR-P définit les signaux et les marques et décrit leur signification (let. b). Ces signaux et ces marques modifient ou complètent les règles générales de circulation, dans la mesure où c'est nécessaire et approprié en raison de la configuration concrète des lieux, et doivent être ordonnés par les autorités d'exécution.
- Le titre 4 régit en outre les courses spéciales, c'est-à-dire les courses que les règles générales de circulation ne permettraient pas d'effectuer (let. c).

Art. 2 : Définitions

Cette disposition définit les termes importants pour les usagers de la route et figurant actuellement à l'art. 1 OCR et à l'art. 1 OSR². Diverses modifications ont été apportées par rapport aux définitions actuelles.

Termes qui n'étaient pas définis jusqu'à présent :

- Trottoir (al. 6) : ce terme est utilisé à plusieurs reprises dans les ordonnances, mais sans avoir été défini jusqu'à présent. Il s'est en outre révélé que l'entente sur les exigences à remplir pour qu'une partie de la route puisse être considérée comme un trottoir et que les règles correspondantes s'y appliquent n'est que limitée en pratique. Il existe une divergence en particulier sur la question de savoir si le trottoir doit ou non être délimité verticalement par rapport au bord de la chaussée. Cette exigence a de plus en plus été remise en question.

L'al. 6 stipule maintenant que le trottoir n'a en principe pas besoin d'être surélevé par rapport à la chaussée, mais qu'il doit être délimité de celle-ci par construction, sans définir

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

comment cette délimitation doit se réaliser (il est prévu de définir ce point plus tard au niveau des normes).

- Mais une délimitation verticale du trottoir par rapport à la chaussée est décrite comme une caractéristique des passages sur trottoirs (al. 7). Les passages sur trottoirs sont des lieux où la chaussée traverse un trottoir. La délimitation verticale des deux côtés paraît nécessaire dans ce contexte pour que le trottoir reste clairement reconnaissable d'une part pour les personnes malvoyantes, d'autre part pour les conducteurs (un passage sur trottoir implique pour ceux-ci des modifications importantes de la priorité). C'est seulement lorsque la situation est claire qu'il est défendable de faire intervenir les conséquences juridiques correspondantes, à savoir la modification des rapports de priorité. En effet, il en résulte aussi que la délimitation verticale des deux côtés n'est pas nécessaire lorsqu'une sortie (ou un chemin rural, etc.) qui traverse un trottoir ne forme pas d'intersection avec la route (cf. al. 8). Lorsque la délimitation verticale n'est pas faite, il ne s'agit pas d'un passage sur trottoir au sens juridique, donc propre à modifier les conditions de priorité. Mais c'est sans importance pour le résultat dans cette situation, puisque la perte de priorité de la sortie par rapport à la route résulte déjà de toute façon (indépendamment du trottoir) directement de l'art. 59, al. 2, OUR-P : la sortie est non prioritaire parce qu'elle est une sortie et non parce qu'elle traverse un trottoir. Mais une délimitation du trottoir par construction conformément à l'al. 6 reste bien entendu nécessaire. Cette approche cadre probablement bien aussi avec la volonté de protéger les piétons. Lorsque la circulation longe un trottoir, une délimitation par construction est probablement suffisante pour protéger les piétons sans qu'il faille la surélever par rapport à la chaussée (cf. al. 6). Mais lorsqu'une chaussée traverse un trottoir, la visibilité du trottoir gagne nettement en importance ; comme on ne s'attend pas à un trottoir dans ces situations, des mesures sont en principe indispensables pour améliorer sa visibilité. Les cas où les deux chaussées ne forment pas une intersection proprement dite restent exceptés, puisque la présence d'un trottoir est alors nettement moins insolite et que le nombre des usagers de la route qui empruntent le trottoir est bien moindre. En fin de compte, le danger potentiel est nettement moindre dans ces situations, raison pour laquelle il est défendable de renoncer à l'exigence d'une délimitation verticale.
- Chargement (al. 15) : le droit actuel ne disait pas clairement quelles règles s'appliquaient à certaines parties d'un véhicule ou à ses accessoires. La nouvelle définition du chargement précise que ce terme inclut tous les objets transportés qui ne font pas partie du véhicule au sens des droits des biens. Les animaux sont désormais mentionnés expressément.

Termes dont la définition a été modifiée :

- Le terme de route est clarifié en ce sens qu'il désigne les aires de circulation « utilisables » par des véhicules ou des piétons et non seulement les aires effectivement utilisées. Cette précision reste sans conséquences matérielles puisque la définition actuelle devait déjà être comprise de cette façon.
- L'al. 2 définit l'adjectif « public » de l'expression « routes publiques » (al. 2) plus précisément que le droit actuel (art. 1, al. 2, OCR), en stipulant qu'il faut entendre par là, indépendamment des rapports de propriété, les routes ouvertes à un nombre indéterminé de personnes, même si elles ne leur sont ouvertes que dans une mesure limitée. (C'est ainsi par exemple que les places de stationnement destinées aux clients d'un centre commercial, les routes interdites partiellement ou entièrement à la circulation et d'autres chemins où seuls les piétons sont autorisés sont tous des aires de circulation qui font partie des « routes publiques ». En revanche, une route fermée en raison de travaux ne peut probablement plus être considérée comme publique – même si l'aire est ouverte aux personnes qui y travaillent.)
C'est en tout cas l'usage légitime possible et non l'usage effectif (éventuellement illégitime) qui est déterminant.
- Bandes cyclable (al. 5) : Une bande cyclable est « destinée » aux cycles, ce qui signifie que les cycles doivent l'utiliser, mais que d'autres usagers ont la permission de l'utiliser pour autant qu'ils ne gênent pas les cyclistes. La description plus détaillée des droits et

des obligations indiqués par la bande cyclable ne se trouve toutefois pas dans la définition, mais s'effectue seulement plus loin dans la partie de l'OUR-P consacrée à la signalisation. Comme jusqu'à présent p. ex. pour le terme « voie », la définition du terme « bande cyclable » ne mentionne désormais plus la façon dont le marquage peut se réaliser (« normalement délimitées par des lignes jaunes discontinues ou, exceptionnellement, continues »), qui ressort des dispositions sur le marquage (art. 163, al. 2, OUR-P). Il est en outre précisé que la bande cyclable n'est pas considérée comme une voie propre, mais comme une partie marquée et destinée aux cyclistes d'une éventuelle voie de circulation.

- Les termes « autoroute » et « semi-autoroute » (al. 11) étaient jusqu'à présent définis tant dans l'OCR que dans l'OSR, mais différemment. La nouvelle définition réunit maintenant les éléments importants des deux ordonnances actuelles et les complète en précisant que les chaussées des autoroutes sont séparées par construction. Mais on renonce en même temps à mentionner à l'avenir l'« absence de croisées à niveau » sur les autoroutes comme élément de leur définition. Il y a déjà aujourd'hui des exceptions à cet élément.
- Les définitions données dans l'OETV sont désormais déterminantes pour l'OUR-P non plus seulement en rapport avec les termes expressément cités, mais dans un sens global (al. 16).

Art. 3 : Références

L'al. 1 attire l'attention sur le fait que les titres ne renvoient aux prescriptions de base de la LCR que lorsque celles-ci ont une relation de contenu avec la disposition correspondante de l'OUR-P. On renonce en revanche à des références aux articles de la LCR qui constituent uniquement la base légale formelle de la disposition de l'OUR-P, sans régir matériellement l'objet.

L'al. 2 renvoie à la numérotation des signaux et des marques qui sont maintenant représentés dans l'annexe de l'OUR-P.

Les références dynamiques sont en principe interdites. La nouvelle disposition de l'al. 3 garantit que la référence aux règles étrangères et internationales s'applique à la version mentionnée dans l'OETV. L'annexe 2 de l'OETV doit donc être complétée par les normes qui ne s'y trouvaient pas encore jusqu'à présent.

Titre 2 : Règles générales de circulation

Chapitre 1 : Règles concernant tous les usagers de la route

Contrairement au droit actuel, les règles de circulation et les règles concernant les piétons sont précédées d'un chapitre qui contient les règles qui s'appliquent tant à la circulation des véhicules qu'aux piétons. Cette systématique correspond aussi à celle de la LCR³ (cf. art. 26 à 28 LCR).

Art. 4 : Obligation de faire preuve d'attention et d'égards

L'obligation de faire preuve d'attention et d'égards constitue l'un des principes les plus importants du droit de la circulation routière. Il est prévu de lui donner plus de poids que dans le droit actuel, car elle a probablement encore gagné en importance du fait de l'augmentation constante du trafic depuis 1962, lorsque l'OCR a été édictée. Elle est donc séparée des aspects qui régissent la conduite du véhicule et le fonctionnement du tachygraphe (cf. art. 3 OCR) et décrite dans un article distinct de façon plus détaillée qu'actuellement, ce qui permet en même temps de renoncer à répéter cette obligation dans différentes dispositions.

³ RS 741.01; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_01.html

L'al. 1 stipule que l'attention doit être vouée à la circulation et être accrue lorsque les conditions concrètes l'exigent. Il mentionne également les circonstances extérieures dont il faut tenir compte (particularités des véhicules et du chargement transporté, conditions de la route, de la circulation et de la visibilité). Tant le conducteur que le piéton doivent donc tenir compte du fait qu'un bus à plate-forme pivotante présente p. ex. une distance de freinage nettement plus longue qu'une voiture de tourisme et adapter leur comportement en conséquence.

L'al. 2 précise les catégories d'usagers envers lesquelles l'obligation de faire preuve d'égards est accrue. Ce sont d'une part les usagers de la route plus faibles ou plus vulnérables (let. a) ou les « principaux ayants droit » quand on utilise des surfaces destinées en priorité à d'autres usagers (let. b). L'expression « usagers plus faibles ou plus vulnérables » doit être comprise dans un sens relatif et ne se réfère pas à la comparaison de la constitution physique des usagers de la route (bien que cet aspect puisse jouer un certain rôle entre piétons) : les piétons et les cyclistes sont par exemple plus faibles et plus vulnérables que les véhicules motorisés. Le conducteur d'une petite voiture est aussi plus faible et plus vulnérable qu'un tout-terrain, de même que des personnes âgées à mobilité réduite par rapport à un joggeur sportif.

L'al. 3 s'applique spécifiquement aux situations où les conducteurs ont l'obligation de faire preuve d'égards accrus. Dans les quartiers habités (al. 3, let. a), il faut davantage s'attendre à des usagers plus faibles et plus vulnérables. Plus d'égards sont donc requis dans ces quartiers. Les manœuvres impliquent un danger accru, il faut donc faire preuve d'égards accrus.

L'al. 4 est une norme qui complète l'al. 3, let. b. Il stipule que l'obligation de faire preuve d'égards va jusqu'à l'obligation d'avoir recours, si nécessaire, à l'aide d'une tierce personne, ce qui peut être opportun p. ex. pour obliquer ou faire marche arrière avec des véhicules transportant des chargements masquant la visibilité ou pour sortir de routes non prioritaires lorsque les conditions de visibilité sont mauvaises. Mais de l'autre côté, les manœuvres d'un véhicule sont aussi une circonstance qui oblige, selon l'al. 1, les autres usagers à accroître leur attention.

Art. 5 : Priorité des véhicules ferroviaires

Tant les chemins de fer que les tramways ou les chemins de fer routiers ont en principe la priorité, non seulement sur les véhicules, mais aussi sur les piétons. L'ordonnance ne différencie donc plus ces situations, mais fixe le principe général selon lequel les autres usagers de la route doivent accorder la priorité aux véhicules ferroviaires.

Jusqu'à présent, il était stipulé que le tramway ou le chemin de fer routier est tenu d'accorder la priorité en débouchant d'une route secondaire sur une route principale. La mention de cette exception rendait confus le rapport entre la règle générale de circulation et les signaux ou les marques : faut-il en conclure a contrario que le tramway ou le chemin de fer routier n'est pas tenu d'observer un éventuel signal « Stop » ou « Cédez le passage » lorsqu'il s'engage dans une route secondaire prioritaire ? Pour clarifier ce point, l'ordonnance stipule maintenant que les tramways et les chemins de fer routiers doivent aussi respecter les signaux lumineux et les signaux de priorité, aussi bien entre une route secondaire et une route principale qu'entre deux routes secondaires. La nouvelle règle implique, par rapport à la règle actuelle, une légère extension du droit de priorité des autres usagers. L'idée fondamentale est que le tramway ou le chemin de fer routier doit être privilégié (uniquement) parce que sa distance de freinage est nettement plus longue que celle des autres véhicules et peut donc freiner moins promptement que les autres véhicules (passages pour piétons, priorité de droite, zone de rencontre, etc.). Mais dans les situations où l'arrêt est clairement prévisible (comme justement aux installations de signaux lumineux et aux signaux « Stop » et « Cédez le passage »), on ne voit pas pourquoi il faudrait opérer une distinction entre les cas où les signaux indiquent une route secondaire face à une route principale et les cas où ils indiquent une route secondaire non prioritaire face à une route secondaire prioritaire. Cette légère extension correspond donc aussi mieux au principe ancré dans l'art. 48 LCR, selon lequel le tramway ou le chemin de fer routier doit en principe respecter les règles de circulation de la

LCR et des ordonnances fondées sur elle, à moins que cela ne soit effectivement pas possible en raison des « particularités inhérentes à ces véhicules, à leur exploitation et aux installations ferroviaires ».

Art. 6 : Passages à niveau

Cette disposition définit comment les usagers de la route doivent se comporter aux passages à niveau.

L'al. 1 correspond au droit actuel (art. 93, al. 4, OSR) et constitue une limitation du droit de priorité des véhicules ferroviaires aux passages à niveau. Aux passages à niveau protégés (équipés d'installations avec des barrières ou d'installations de signaux lumineux), les usagers doivent pouvoir compter sur le fait que les installations de sécurité fonctionnent, autrement dit qu'ils ont la priorité lorsque les installations ouvrent le passage à niveau. Le passage à niveau est ouvert lorsque les barrières sont ouvertes et qu'aucun feu rouge fixe, clignotant ou tournant ni aucun feu jaune clignotant n'est allumé. Cette disposition se justifie par le fait que les passages à niveau de ce genre disposent d'une sécurité du côté de la voie en cas de panne éventuelle des installations.

L'al. 2 déclare obligatoire non seulement les signaux acoustiques, mais aussi le feu rouge pour tous les usagers et donc aussi pour les piétons. Ce caractère obligatoire est attribué comme jusqu'à présent au feu rouge (fixe) et au feu rouge clignotant, mais également au feu rouge tournant. Cette disposition est devenue nécessaire parce que la nouvelle règle relative aux signaux lumineux précise que les signaux ne concernent en principe les piétons plus que lorsqu'ils portent la silhouette d'un piéton, ce qui n'est justement pas toujours le cas aux passages à niveau.

Le principe selon lequel il faut éviter de s'attarder quand on franchit des passages à niveau, qui se trouvait jusqu'à présent dans les règles de circulation, est maintenant généralisé (al. 3).

Art. 7 : Priorité des véhicules à feu bleu et à avertisseur à deux sons alternés

Comme la priorité des véhicules à feu bleu et à avertisseur à deux sons alternés s'applique à tous les usagers de la route et prime toujours les signaux et les marques, cette disposition est transférée des règles de circulation (OCR actuelle) aux règles concernant tous les usagers.

Chapitre 2 : Règles pour Piétons

Art. 8 : Usage de la chaussée en général

On renonce désormais à des règles particulières pour les files de piétons et pour les piétons qui conduisent un véhicule : un piéton qui conduit p. ex. un cycle doit en principe aussi circuler à gauche de la chaussée pour les raisons de sécurité. L'obligation de renoncer à changer fréquemment de côté est supprimée faute de pouvoir être imposée. Cet article précise en outre l'art. 49 LCR en disant quand les piétons doivent ou non marcher à la file sur la chaussée (al. 1) : tous les piétons sont désormais soumis à cette obligation et non plus seulement les personnes conduisant une voiture à bras d'une largeur maximale de 1 m, poussant une voiture d'enfant, un fauteuil roulant ou un cycle. Il y a une exception à cette règle sur les routes secondaires lorsque la densité du trafic est faible au moment où on les emprunte. Cette règle paraît plus appropriée. Le critère doit être le caractère de la route : marcher côte à côte doit en général être considéré comme dangereux. Dans ce cas particulier, marcher côte à côte peut ne poser aucun problème, ce qui s'appliquerait toutefois de la même façon à tous les piétons, peu importe de savoir s'ils poussent encore une voiture d'enfant, etc.

Comme les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules (EAV) sont en principe considérés comme des piétons, les dispositions sur les activités, notamment les jeux, qui se déroulent dans un espace limité (al. 3) sont aussi applicables directement à ces usagers de la route et

n'ont plus besoin d'être répétées à l'identique dans les dispositions spécifiques aux EAV (art. 12).

Art. 9 : Traversée de la chaussée

La structure a été modifiée par rapport à la disposition actuelle qui régissait la traversée de la chaussée. L'al. 1 énonce le principe selon lequel les véhicules ont, sur la chaussée, la priorité sur les piétons. Mais cette règle est bien entendu modifiée (conformément à la disposition selon laquelle les signaux et les marques priment les règles générales de circulation) lorsqu'un passage pour piétons est marqué (cf. al. 3).

L'obligation d'utiliser les passages pour piétons ainsi que les passages aménagés au-dessus ou au-dessous de la chaussée qui se trouvent à une distance de moins de 50 m est maintenue malgré de vives critiques. L'état actuel de la recherche suisse se prononce en faveur du maintien de cette règle pour des raisons de sécurité. Il y a toutefois assez longtemps que ces résultats n'ont plus été vérifiés. L'OFROU a donc lancé une recherche à ce sujet. En fonction de ses résultats, une modification sera peut-être proposée à une date ultérieure.

On renonce à la disposition actuelle selon laquelle, lorsque la circulation est dense, les piétons doivent traverser la chaussée sur la partie droite du passage et si possible en groupes (art. 47, al. 4, OCR), parce qu'elle est inutile et impossible à imposer.

Art. 10 : Conduite de véhicules, travaux sur la chaussée

Concernant la conduite de véhicules, la seule règle maintenue est que les piétons ont le droit de conduire des véhicules d'une largeur maximale de 1 m (al. 1). Ce fait ne change rien à leur qualité de piétons. On peut donc renoncer à préciser que les personnes conduisant une voiture à bras d'une largeur maximale de 1 m, etc., doivent observer au moins les prescriptions et les signaux destinés aux piétons (art. 48, al. 1, OCR), sans que cela implique une modification matérielle. Cette disposition ne traite que de la conduite de véhicules au sens de l'OETV, puisque la question de savoir si les piétons pourraient perdre leur qualité de piétons en conduisant un véhicule ne se poserait éventuellement que dans ce cas. La conduite d'autres objets, tels que poussettes, etc., qui ne sont pas des « véhicules au sens de l'OETV », ne tombe d'emblée pas sous le coup de cette disposition, ce qui veut dire qu'il est de toute façon permis de les conduire (même si les objets ont une largeur supérieure à 1 m !) et que la personne qui les conduit reste donc bien entendu un piéton.

Art. 11 : Fauteuils roulants

Les personnes se déplaçant en fauteuil roulant sont les seuls usagers à être libres d'utiliser la route soit selon les règles de la circulation, soit selon les règles applicables aux piétons. Les personnes en fauteuil roulant utilisent normalement les aires affectées aux piétons et il est probablement plus conforme à l'idée qu'ils se font d'eux-mêmes et à leur identité de les considérer comme des piétons que comme des conducteurs. Les dispositions à leur sujet sont donc désormais transférées des règles de la circulation aux règles applicables aux piétons.

D'entente avec les organisations d'aide aux handicapés, le terme actuel de « chaises d'invalides » est remplacé par « fauteuils roulants ».

Les autres règles actuelles (art. 43a, OCR) restent inchangées.

Art. 12 : Engins assimilés à des véhicules

Contrairement au droit actuel, les engins assimilés à des véhicules (EAV) ne sont plus régis au même niveau hiérarchique que les piétons comme une catégorie distincte d'autres usagers, mais, comme les fauteuils roulants, dans le chapitre traitant des piétons. Ce transfert permet de limiter les règles spécifiques aux EAV à leur utilisation comme *moyen de locomotion*, puisque que leur utilisation comme jeu est couverte par le nouvel art. 8, al. 3, applicable à tous les piétons (donc aussi aux EAV). L'insertion de cette règle directement dans le chapi-

tre « Piétons », qui fait des EAV des piétons, entraîne également que, dans le reste du texte de l'ordonnance, le terme « piétons » désigne aussi toujours les utilisateurs d'EAV, sans qu'il faille chaque fois les mentionner explicitement comme dans le droit actuel.

Comme les fauteuils roulants, les EAV peuvent être utilisés aussi bien sur les aires de circulation affectées aux piétons que sur celles affectées aux véhicules, la liberté de choix étant restreinte pour les EAV.

Selon le droit actuel, les utilisateurs d'EAV sont tenus d'observer les règles de circulation en vigueur pour les piétons. Concernant l'utilisation des EAV sur la chaussée (outre l'exigence technique de les équiper de feux), le droit actuel stipule uniquement qu'ils doivent circuler à droite. Il est désormais proposé que les EAV, sur les aires destinées à la circulation des véhicules, soient tenus de se référer à toutes les règles applicables aux cycles (al. 2 et 3). On propose donc la même solution que celle qui est déjà en vigueur aujourd'hui pour les fauteuils roulants. Contrairement à aujourd'hui, les EAV pourraient désormais avoir droit à la priorité comme les cycles, devraient faire signe pour obliquer, etc.

La règle de l'al. 4 spécifique aux enfants s'inspire du droit en vigueur (art. 50, al. 3, OCR), mais ne s'applique désormais plus aux enfants en âge préscolaire, mais âgés de moins de 7 ans. Le motif de ce changement est la baisse continue de l'âge de la scolarité obligatoire, qui s'éloigne de plus en plus de l'âge auquel pensait le législateur en élaborant la présente règle. La limite de 7 ans correspond au projet, élaboré dans le cadre de Via sicura, d'une nouvelle règle de la LCR concernant l'âge pour circuler à vélo.

L'al. 5 reproduit la disposition actuelle correspondante (art. 50a, al. 2, 1^{re} phrase, OCR) sous une forme raccourcie, ce qui n'implique pas de modification fondamentale puisque la vitesse peut être considérée comme un élément central de la « manière de circuler » et les particularités de l'engin comme des « circonstances ».

Art. 13 : Skis et luges

Cette disposition forme maintenant un article distinct et se situe donc formellement au même niveau que les EAV. Il est précisé que l'usage local détermine non seulement si les skis et les luges peuvent être utilisés comme moyens de locomotion, mais aussi dans quelle mesure et de quelle manière leur utilisation est autorisée.

Chapitre 3 : Circulation : conditions d'utilisation des véhicules

Section 1 : Conducteur et passagers

Diverses dispositions qui se trouvaient jusqu'à présent dans les règles de circulation (règles générales de circulation) sont déplacées dans les règles d'utilisation. Il s'agit de règles importantes non seulement lorsque la course a commencé, mais qui doivent déjà être observées pour qu'il soit permis de commencer la course et qui constituent en ce sens des conditions d'utilisation des véhicules.

Art. 16 : Passagers en général

Cette disposition correspond pour l'essentiel à l'art. 60 OCR actuel. L'al. 1 de la nouvelle disposition précise que les places autorisées doivent être utilisées conformément à leur destination. On renonce à la règle selon laquelle il est interdit de monter et de descendre des véhicules et des tramways en marche, faute de nécessité législative du point de vue actuel ; l'al. 3 précise en revanche concernant le fait de se pencher au dehors que l'interdiction s'applique non seulement dans les véhicules automobiles, mais dans tous les véhicules.

Art. 17 : Transport de personnes au moyen de véhicules servant au transport de choses et de véhicules agricoles

Cette disposition reprend les règles de l'art. 61 OCR actuel, en renonçant à son al. 5 puisque celui-ci est suffisamment couvert par l'art. 16, al. 1, OUR-P (art. 60, al. 2, OCR) et par l'ordonnance sur l'assurance des véhicules (OAV)⁴.

Art. 18 : Transport de personnes sur des motocycles et des cycles

Modifications matérielles apportées à l'art. 63 OCR actuel :

- La condition selon laquelle les passagers des motocycles doivent être en mesure d'utiliser les marchepieds ou les repose-pieds est supprimée.
- La limitation actuelle du nombre de passagers aux paires de pédales disponibles et la disposition selon laquelle les places supplémentaires éventuelles sur les cycles à voies multiples sont soumises à autorisation sont abandonnées. Il est désormais permis de transporter autant de personnes qu'il y a de places supplémentaires. L'exigence de l'autorisation est donc supprimée.
- Il est désormais aussi permis de transporter deux enfants sur des cycles spécialement aménagés, sur des sièges protégés (al. 2, let. d). On vise par là les cycles, répandus surtout dans les pays nordiques, dotés d'une surface de chargement devant le guidon, sur laquelle sont aménagées deux places assises pour enfants.
- L'art. 63, al. 5, OCR actuel est supprimé. Son importance pratique se limite aujourd'hui presque entièrement aux vélos électriques et sa teneur n'est probablement guère justifiée pour ceux-ci. Les présents projets ne peuvent certes inclure la problématique d'ensemble des vélos électriques. Mais il s'agit ici d'un point isolé qui impose effectivement une adaptation matérielle. On renonce donc à cette règle spéciale en fonction des vélos électriques. Le transport de personnes sur des cyclomoteurs obéit donc désormais aux règles du transport sur des cycles.

La suppression du premier membre de phrase de l'art. 63, al. 1 et 2, n'a pas d'effets sur la situation juridique, puisque ces aspects sont déjà régis par l'art. 16.

Art. 19 : Port de la ceinture de sécurité

Cette disposition reproduit le contenu de l'art. 3a actuel sans changement. Sur la base d'une demande dans ce sens, l'al. 2, let. a stipule désormais expressément qu'une attestation médicale pour l'exemption du port de la ceinture de sécurité devra être de durée limitée. La reformulation de l'al. 2, let. e, précise que l'exception à l'obligation de porter la ceinture s'applique non seulement aux véhicules automobiles, mais aussi aux remorques. La modification concernant les ceintures abdominales, qui était jusqu'à présent contenue dans une décision de dérogation, est intégrée dans l'al. 4 de la nouvelle ordonnance.

Art. 20 : Port du casque de protection

Il est désormais exigé que tous les casques soient conformes au règlement ECE n° 22, y compris ceux des conducteurs de cyclomoteurs (al. 1). Les casques qui remplissent les exigences actuelles, mais non les nouvelles, pourront encore être utilisés pendant une période transitoire de 5 ans.

Cette nouvelle exigence élimine la principale raison de différencier l'obligation de porter le casque des cyclomotoristes de celle des conducteurs et des passagers de motocycles, avec ou sans side-car, de quadricycles légers, de quadricycles et de tricycles à moteur. Les diverses exceptions à l'obligation de porter un casque sont harmonisées (al. 2). Pour les exceptions qui dépendent du respect d'une vitesse maximale, la vitesse autorisée est aussi uniformisée et fixée à 30 km/h, ce qui implique un changement non pas pour les cyclomoteurs, mais pour les autres conducteurs dispensés.

⁴ RS 741.31; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_31.html

Sur la base d'une demande dans ce sens, l'al. 2, let. g stipule désormais expressément que les attestations médicales devront être de durée limitée.

La reformulation de l'al. 2, let. d, garantit que la dispense de l'obligation de porter le casque ne s'applique qu'en cas d'utilisation de ceintures dont l'efficacité a été contrôlée, mais non de ceintures installées volontairement (sans contrôle) et non inscrites dans le permis de circulation.

Par analogie avec la règle concernant le port de la ceinture de sécurité, le conducteur est désormais tenu de veiller à ce que les enfants de moins de 12 ans portent le casque prescrit (al. 3).

Art. 20a : Mise à disposition de véhicules

& Art. 20b : Interdiction de consommer de l'alcool en cas de transport professionnel de personnes

Ces deux articles correspondent à l'article 2 OCR actuel, pour autant que celui-ci paraisse nécessaire du point de vue des règles de circulation : l'al. 1 actuel constitue une répétition abrégée de l'art. 31, al. 2, LCR et peut donc être supprimé. Les al. 2 à 2^{ter} actuels définissent les circonstances dans lesquelles le conducteur est réputé incapable de conduire avec certains stupéfiants et s'adressent donc en priorité aux autorités de contrôle. Ces al. 2 à 2^{ter} sont donc désormais transférés dans l'OCCR.

Les al. 3 à 5 actuels forment les nouveaux art. 20a et 20b OUR-P proposés. Ces 3 alinéas sont répartis sur 2 articles parce que leur connexité matérielle n'est que ténue et qu'ils ont des destinataires très différents. Cette répartition permet en même temps de donner un titre pertinent aux articles.

L'art. 2, al. 5, OCR actuel est reformulé conformément à la modification de la LCR prévue dans le cadre de Via sicura.

Section 2 : Conditions d'utilisation des véhicules

Art. 21 : Sécurité de fonctionnement

Cette disposition correspond en grande partie à l'art. 57 OCR actuel. L'al. 3 institue désormais expressément, en raison d'une nécessité pratique, l'obligation de débarrasser le véhicule et le chargement de la neige, de la glace, etc. La possibilité d'effectuer des courses de transfert a été limitée aux véhicules munis de plaques professionnelles (al. 4), puisqu'une dérogation aussi importante aux prescriptions ne paraît justifiée que lorsque la construction, la transformation ou la réparation est exécutée par un atelier professionnel.

Art. 22 : Mesures de protection concernant les véhicules et le chargement

L'art. 58 OCR actuel est repris en grande partie et s'applique désormais aussi expressément au chargement. On renonce à réglementer les dimensions du signal prescrit, puisque le critère pertinent est probablement sa bonne visibilité (al. 2). L'exception, pour les véhicules automobiles agricoles, à l'obligation d'utiliser des rétroviseurs spéciaux lorsque le chargement masque la visibilité est abrogée pour des raisons de sécurité (al. 5). Les véhicules agricoles sont plus lents que les autres véhicules et sont donc souvent dépassés. Il est donc d'autant plus important pour leur conducteur d'avoir un rétroviseur qui leur permet d'avoir aussi une vue d'ensemble de ce qui se passe derrière son véhicule.

Art. 23 : Protection de la chaussée

L'art. 59 OCR actuel est limité au nécessaire. L'al. 2 actuel n'est plus nécessaire parce que les véhicules automobiles munis de bandages métalliques n'existent plus guère et que les véhicules à chenilles ont de toute façon besoin d'une autorisation, qu'il est possible d'assortir d'obligations si nécessaire.

Art. 24 : Fiche d'entretien du système antipollution

Il est prévu d'intégrer en grande partie dans l'OETV⁵ les dispositions actuelles relatives aux émissions de gaz d'échappement et à l'entretien du système antipollution du véhicule (art. 59a OCR). Mais l'obligation faite au conducteur d'être porteur de la fiche prescrite d'entretien du système antipollution fait partie des règles de circulation. La LCR contient la même obligation concernant les permis et les autorisations spéciales (art. 10, al. 4, LCR). Concernant la fiche d'entretien du système antipollution, il suffit de créer l'obligation au niveau de l'ordonnance. L'obligation prévue par l'OUR-P d'être porteur de la fiche ne s'applique bien sûr qu'aux cas où ce document est effectivement prescrit par l'OETV : il faut donc tenir compte des exceptions de l'OETV.

Section 3 : Dimensions et poids

On renonce désormais à répéter dans l'OUR-P les dimensions et les poids maximaux admissibles qui se trouvent déjà dans l'OETV ; l'OUR-P se limite à signaler que les dimensions et les poids indiqués par l'OETV ne doivent pas être dépassés pendant une course (cf. Commentaires généraux, let. D, ch. 2).

Mais comme l'OETV ne s'applique qu'aux véhicules individuels, l'OUR-P doit continuer de régir les dimensions et les poids des ensembles de véhicules.

Art. 25 : Dimensions

Cette disposition ne s'applique désormais plus qu'au véhicule, y compris ses éléments. Ce qui n'est pas un élément au sens du droit des biens est considéré comme un chargement et doit répondre aux prescriptions y relatives (c'est pour cette raison que les art. 64, al. 3, et 65, al. 2, OCR sont désormais déplacés dans les dispositions sur le chargement).

Pour le reste, le contenu des art. 64 à 66 OCR actuels reste en grande partie inchangé malgré d'importantes modifications formelles.

Le nouvel al. 4 précise désormais que les dimensions visées aux al. 1 et 2 doivent être mesurées conformément aux principes de l'art. 38, al. 1, 1^{bis} et 2, OETV. Comme la nouvelle OUR-P attache beaucoup d'importance à une délimitation claire entre élément du véhicule et chargement et que cette délimitation n'est pas parfaitement identique à celle définie par l'OETV *pour le processus de mesure*, cette référence apporte probablement ici une certaine plus-value pour la compréhension des dispositions.

Art. 26 : Mouvement giratoire

Sans autre commentaire

Art. 27 : Poids

Le contenu de cette disposition reste aussi en grande partie inchangé. Comme les art. 25 et 26, il s'agit d'une disposition importante surtout pour les déplacements professionnels. Pour le conducteur moyen, c'est surtout l'al. 3 qui est important : les poids inscrits dans le permis de circulation ne doivent pas être dépassés.

Concernant l'al. 5, il faut signaler que la simplification de la formulation de l'art. 67, al. 8, OCR actuel n'entraîne aucune modification matérielle : même sans les nombreuses références aux alinéas précédents, il doit être clair que l'al. 5 doit se lire en relation avec les alinéas précédents. Il en résulte que le droit de dépasser les charges par essieu de 2 % ne s'applique qu'aux charges par essieu définies directement par l'OETV, mais pas aux éventuelles charges par essieu supérieures des véhicules ou des transports spéciaux.

⁵ RS 741.41; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_41.html

Conformément au nouveau concept sur les normes techniques, la compétence pour assimiler des gares de transbordement étrangères proches de la frontière aux gares suisses de même nature revient désormais non plus au DETEC, mais à l'OFROU (al. 7).

L'al. 4 actuel de l'art. 67 reste aussi inchangé : il n'a pas été supprimé, mais seulement détaché de cet article pour des raisons systématiques et déplacé dans les dispositions sur le chargement (art. 33 OUR-P : Disposition et dimensions du chargement).

Les al. 6 et 7 actuels de l'art. 67 OCR 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 si possible aux exceptions et aux privilèges de ce genre et de faire respecter les règles et les normes générales. De plus, la nécessité pratique probablement faible de ces dispositions, puisqu'elles ne concernent plus qu'un petit nombre de véhicules, justifie de renoncer à ces règles particulières.

Section 4 : Attelage de remorques et autres remorquages

Les remorques sont désormais régies dans deux articles au lieu de trois. Diverses règles, qui se trouvent à d'autres endroits de l'OCR, mais qui ne traitent au fond que des remorques, ont également été déplacées ici. On renonce à créer différents articles pour les voitures automobiles et les autres véhicules, puisque l'on n'en voit guère le besoin – il y a seulement une distinction systématique entre l'attelage d'une ou de plusieurs remorques.

La réglementation du remorquage a aussi été fortement modifiée et simplifiée du point de vue systématique. Le point important est la distinction entre remorquage en cas de panne et dans les autres situations. On renonce si possible à des règles spécifiques à certains véhicules, faute de nécessité pratique.

Art. 28 : Remorques

L'al. 1 stipule que les véhicules automobiles et les cycles ne peuvent en principe tirer qu'une seule remorque. Les restrictions de l'art. 69 OCR actuel pour les « autres véhicules », en ce qui concerne la largeur et le porte-à-faux arrière des remorques pour cycles et de leur chargement, sont désormais régies dans les dispositions sur le chargement (art. 35, al. 3) ou dans l'OETV et abandonnées pour le reste. Le seul critère déterminant sera la sécurité de fonctionnement (art. 29, LCR, art. 21, OUR-P), qui couvre aussi les aspects qui se trouvaient à l'art. 70, al. 1 et 2, OCR actuel.

L'al. 2 est nouveau sous cette forme explicite, mais correspond à l'interprétation actuelle de l'art. 77, al. 1, dans le sens d'une interdiction absolue d'atteler aux voitures automobiles de travail des remorques affectées au transport de choses.

L'al. 3 abandonne la limitation actuelle des remorques à bagages tirées par les autocars (art. 68, al. 4, OCR). Celle-ci revêt peut-être une certaine importance économique – elle n'est toutefois aucunement nécessaire du point de vue de la sécurité routière et n'a donc pas sa place dans l'ordonnance sur l'utilisation des routes.

L'al. 4 reproduit le droit existant (art. 44, al. 3, phrase 3, OCR).

Art. 29 : Attelage de deux remorques

L'al. 1 énumère les cas où il est permis sans autres conditions de tirer plus d'une remorque (actuellement art. 68, al. 2, let. a et b, al. 3, OCR). Contrairement au droit actuel, il est prévu de ne plus autoriser l'attelage de plus de deux remorques, pour des raisons de sécurité.

L'al. 2 n'inclut plus la possibilité actuelle d'atteler aux voitures automobiles deux engins à traction manuelle ou animale (art. 68, al. 6, OCR).

L'al. 3 correspond au droit actuel (art. 68, al. 2, let. c, OCR).

Selon le droit actuel (art. 82, al. 2, phrase 3, OCR), l'attelage de deux remorques de forains peut être autorisé, mais il est stipulé seulement au niveau des instructions que c'est possible jusqu'à une longueur totale de 26 m. Il s'agit désormais d'ancrer la possibilité de différer par rapport à la longueur de l'ensemble de véhicules au niveau adéquat : dans l'ordonnance.

L'évolution des dernières années a été prise en compte et la limite supérieure, au vu de l'allongement des véhicules, est fixée à 30 m (al. 4).

Art. 30 : Remorquage de véhicules en panne

Le titre indique clairement, contrairement à celui de l'art. 72 OCR actuel, que ces dispositions ne s'appliquent qu'aux véhicules en panne. Le terme « panne » est désormais défini à l'al. 1 puisque son importance a augmenté.

L'al. 1 stipule en outre qu'il est interdit de remorquer plus d'un autre véhicule automobile sans remorque. La possibilité actuelle d'autoriser le remorquage de deux véhicules est supprimée pour des raisons de sécurité et faute de nécessité à l'heure actuelle (art. 72, al. 1, 3^e phrase, OCR).

Pour le reste, le contenu de l'art. 72 OCR a été repris en grande partie, bien que l'on ait renoncé en particulier à des dispositions pour les motocycles.

Art. 31 : Pousser et remorquer dans les autres cas

L'al. 1 exprime clairement qu'il est interdit de pousser ou de remorquer avec des véhicules, sauf dans le cas de l'attelage d'une remorque ou du remorquage d'un véhicule en panne, ainsi que de conduire des animaux. En raison des demandes formulées dans le cadre de la consultation préalable, les cyclistes restent autorisés à conduire un chien en laisse. En revanche, l'exception actuelle qui autorise à pousser pour mettre le moteur en marche ou pour effectuer de courtes manœuvres (art. 71, al. 3, OCR) est abandonnée parce qu'elle est insignifiante.

Mais l'al. 2 maintient pour l'autorité cantonale la possibilité d'autoriser le remorquage de bois ou de skieurs (actuellement art. 71, al. 2, OCR), en abandonnant la restriction de cette possibilité aux « routes dépourvues de revêtement ou couvertes de neige », puisque l'évaluation de la situation globale et la décision appropriée dans ces cas particuliers doit en fin de compte relever de la compétence de l'autorité qui délivre l'autorisation.

Section 5 : Chargement

Le terme « chargement » est défini à l'art. 2, al. 15 : le chargement désigne tous les objets transportés qui ne font pas partie intégrante du véhicule, donc aussi les accessoires au sens du droit des biens que le langage courant ne considérerait pas forcément comme un chargement (p. ex. coffres à skis amovibles).

La structure de la section « Chargement » a beaucoup changé.

Art. 32 : En général

L'al. 1 décrit où il est en principe permis de transporter le chargement. Contrairement à la disposition actuelle (art. 73, al. 4, OCR), il mentionne aussi l'intérieur du véhicule et les porte-charges.

Les al. 2 et 3 correspondent aux règles actuelles (art. 73, al. 6 et 7, OCR).

L'al. 4 contient une précision par rapport au droit actuel (art. 73, al. 5, OCR).

Art. 33 : Disposition et dimensions du chargement

Le principe de l'arrimage est inscrit dans la loi (art. 30, al. 2, LCR) et n'est plus répété dans l'ordonnance.

Les al. 1, 3 et 4 correspondent au droit actuel (art. 73, al. 1 à 3, 64, al. 3, et 65, al. 2, OCR).

En vertu de la nouvelle définition, les accessoires amovibles sont considérés comme un chargement : ils doivent donc être régis par ce chapitre ou soumis à ses règles. Les accessoires amovibles (tels que coffres à skis) des autocars constituent un cas particulier, puisque leur montage doit respecter aussi bien les dispositions sur le chargement que certaines dis-

positions relatives aux dimensions du véhicule (il n'est pas permis de dépasser la longueur maximale du véhicule avec le coffre à skis). Mais il est correct du point de vue systématique, puisque les accessoires amovibles font partie du chargement, de stipuler ce point dans le chapitre sur le chargement et non comme jusqu'à présent avec les dimensions des véhicules ! L'al. 4 reprend donc l'art. 65, al. 2, OCR. Les nouveaux al. 2 et 5 étaient jusqu'à présent aussi classés dans les prescriptions concernant les dimensions et le poids (art. 66 et 67, al. 4, OCR), mais font partie de la thématique du chargement.

Art. 34 : Transport d'animaux à onglons

Cette disposition se limite à une partie d'un alinéa de l'article actuel sur les transports d'animaux (art. 74, al. 2, OCR). La règle actuelle applicable aux motos et aux cycles se trouve désormais à l'art. 35. Les autres aspects de la disposition actuelle sont suffisamment couverts par la législation sur la protection des animaux. La référence à cette matière (art. 74, al. 4, OCR) est contraire aux principes de technique législative.

Art. 35 : Prescriptions complémentaires concernant le chargement sur les motos, les cycles et les remorques pour cycles

Cette norme contient des règles qui se trouvaient jusqu'à présent dans différentes dispositions (art. 42, al. 2, 69, al. 2, 2^e phrase, et 74 al. 3 OCR), mais qui concernent toutes le chargement. Elles ont été rassemblées et harmonisées, ce qui implique certaines modifications matérielles, probablement adéquates et sans grande importance pratique. C'est ainsi que l'art. 74, al. 3, OCR s'applique désormais aussi aux remorques pour cycles. La disposition sur le chargement en porte-à-faux de l'art. 35, al. 3 (aujourd'hui : art. 69, al. 2, OCR), qui ne s'appliquait jusqu'à présent qu'aux remorques, s'applique désormais aussi aux cycles et aux cyclomoteurs, mais avec un porte-à-faux de 1 m au lieu de 50 cm, puisque la limitation pour les cycles et les cyclomoteurs n'a pas lieu d'être inutilement stricte et que l'assouplissement est probablement justifiable aussi pour les remorques. Inversement, la prescription sur le transport d'animaux s'applique désormais aussi aux remorques pour cycles, ce qui nécessite une légère reformulation : le transport doit désormais s'effectuer « dans des cages, des corbeilles, etc. », ce qui couvre suffisamment le transport dans des remorques spécialement conçues pour les animaux comme possibilité de transport autorisée.

Art. 36 : Chargement des voitures automobiles de travail

Conformément au droit actuel (art. 77, al. 1 et 2, OCR), cet article formule des dispositions restrictives supplémentaires sur le chargement des voitures automobiles de travail. Elles sont désormais situées dans la section sur le chargement. L'art. 36 constitue une règle spéciale par rapport aux dispositions sur le chargement, qui sont applicables à tous les autres véhicules; il prime ces règles générales. Ces règles sont déplacées vers le début parce qu'elles n'ont en elles-mêmes aucun lien objectif avec les courses spéciales, mais uniquement avec les dispositions sur le chargement. A l'al. 1, une reformulation précise que la disposition concerne non seulement les remorques attelées aux voitures automobiles de travail, mais très généralement les remorques de travail. La règle proprement dite sur les remorques que les voitures automobiles de travail sont autorisées à tirer est déplacée dans le nouvel art. 28 (Remorques).

Section 6 : Utilisation de véhicules agricoles

Les véhicules agricoles étaient jusqu'à présent régis par une section distincte située entre la section « Véhicules spéciaux et transports spéciaux » et le titre « Dispositions diverses » (comprenant l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit). Ils sont désormais détachés de ce contexte. Il s'agit ici de dispositions qui restreignent des courses qui sont autorisées selon les règles générales. Du fait de cette orientation, elles s'insèrent mal, déjà au niveau fondamental et systématique, entre les règles consacrées aux véhicules et aux transports spé-

ciaux et celles de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, qui autorise certaines courses alors que les règles générales les excluent.

Il s'agit désormais de ne décrire plus que les courses autorisées. Les courses non autorisées en découlent automatiquement sans qu'il faille les mentionner explicitement. On renonce à l'énumération d'exemples de courses interdites (art. 88 OCR) ainsi qu'à régler la question de savoir qui a le droit d'effectuer des courses agricoles (cf. la règle actuelle, peu cohérente, des art. 86, al. 3, 87, al. 2, phrase d'introduction, et 89, OCR).

Quand on se focalise exclusivement sur les courses autorisées, on n'observe guère de changements par rapport au droit actuel. Mais le système actuel offrait différentes possibilités d'interprétation qui seront supprimées : un policier qui voulait être généreux lors d'un contrôle pouvait jusqu'à présent se fonder en priorité sur l'art. 88 OCR (Courses interdites), de sorte qu'il ne prenait des mesures que contre les faits cités par cette disposition. On pouvait interpréter les dispositions dans le sens moins large que certaines courses étaient expressément qualifiées d'autorisées et d'autres d'interdites. Quant aux courses non citées expressément, on pouvait examiner chaque fois dans quelle catégorie il fallait plutôt les classer. Il est probable que le nouveau système, qui consiste à ne décrire plus que les courses autorisées, aura tendance à entraîner une évaluation plus sévère des cas limites quand il faut porter un jugement sur une course effectuée avec des véhicules agricoles.

Art. 37 : Courses autorisées

Cette disposition correspond à la règle actuelle (art. 86, al. 1 et 2, OCR). La seule modification apportée n'a pas d'effets puisque les exploitations servant à la culture de plantes (notamment à la culture maraîchère, fruitière et viticole) sont considérées comme des exploitations agricoles même sans être mentionnées expressément.

Art. 38 : Courses en relation avec les besoins d'une exploitation agricole

La seule modification par rapport au droit actuel est que les transports en relation avec des formations de nouvelles terres et des défrichements effectués en vue de l'utilisation agricole du terrain ne sont plus considérés comme des courses agricoles. Il est probable que ces processus ne revêtent plus guère d'importance pratique.

La modification apportée à l'al. 2, let. b, est consécutive à la suppression de l'art. 86, al. 3, OCR. Il est prévu de reprendre, en le reformulant, la restriction de l'art. 38, al. 3, let. b, que cette suppression fait disparaître. Les véhicules agricoles ne doivent pouvoir être utilisés pour des travaux de protection que lorsque le propriétaire d'une exploitation agricole est impliqué directement dans ces travaux.

Art. 39 : Autorisations exceptionnelles

Cette disposition reprend en grande partie le droit actuel (art. 90 OCR).

Chapitre 4 : Circulation : règles de comportement

Section 1 : Règles générales

Art. 40 : Conduite du véhicule

Par rapport à la disposition actuelle qui porte ce titre (art. 3 OCR), l'aspect de l'attention est désormais régi séparément et pour tous les usagers de la route (art. 4 OUR-P), la prescription spéciale pour les conducteurs d'autocars est supprimée puisqu'elle est déjà couverte par l'al. 1 et la prescription concernant le tachygraphe est déplacée dans l'OTR 1 et l'OTR 2, ce qui permet aussi d'éliminer une petite incohérence (l'OCR applique au détenteur l'obligation de mettre à disposition les clés et les disques, l'OTR à l'employeur, cf. art. 22, al. 3, OTR 2 et art. 14a, al. 6, OTR 1).

Art. 41 : Adaptation de la vitesse

Cette disposition reprend les éléments nécessaires du droit actuel (art. 4, OCR). Il est possible de renoncer à l'al. 2 actuel, selon lequel il faut circuler lentement lorsque la route est recouverte de neige, de glace, de feuilles humides ou de gravillon, surtout si le véhicule tire une remorque, puisque la loi régit déjà suffisamment cet aspect (art. 32, al. 1, LCR). On renonce aussi à la disposition selon laquelle il faut conduire de manière à ne pas effrayer les animaux, attelés ou non, que l'on rencontre, puisqu'elle a perdu en importance et qu'elle est déjà couverte par la loi (art. 26, al. 1, LCR).

Art. 42 : Limitations générales de vitesse

Le contenu de cette disposition correspond au droit actuel (art. 4a OCR). Celle-ci ne parle plus que du début des différentes limitations générales de vitesse et non plus de leur fin, puisque leur fin constitue en même temps le début de la nouvelle limitation générale de vitesse.

Cette disposition sera modifiée (cf. dispositions finales) dès que le système de la nouvelle signification du panneau de localité sera mis en œuvre (cf. Commentaires généraux, let. E, ch. 4.4).

- Cela signifie que la règle de l'art. 42 sera aussi modifiée au terme de la première phase de mise en œuvre (cf. Commentaires généraux, let. E, ch. 4.4) : dès cette date, la limitation générale de vitesse à 50 km/h dans les localités sera valable à partir du signal « Début de localité » (et non plus du signal « Vitesse maximale 50, limite générale »). On renonce désormais aussi à la règle selon laquelle la limitation générale de vitesse, pour les véhicules qui entrent dans une localité par des routes secondaires peu importantes, est aussi valable en l'absence de signalisation, dès qu'il existe une zone bâtie de façon compacte. La réglementation actuelle des panneaux de localité prévoyait sans exception leur mise en place au début des localités (art. 50, al. 4, OSR). Nous supposons donc que le signal est toujours placé au début des localités (ce qui correspond de surcroît à un besoin pratique). Cela signifie qu'il n'y a plus besoin de règlement d'exception pour le cas où les usagers entrent dans une localité par une route dépourvue de signal de début de localité, puisque ce cas ne devrait jamais se produire.
- A l'heure actuelle en revanche, rien ne change encore pour les usagers : la règle selon laquelle les panneaux de localité sont désormais déterminants ne pourra bien entendu prendre effet à l'égard des usagers que lorsque ces panneaux de localité seront placés correctement, c'est-à-dire lorsque la première phase de mise en œuvre, au cours de laquelle les communes doivent déplacer les panneaux de localité, sera terminée. A cette date, le présent article sera modifié conformément à la formulation des modifications à décider séparément.

Art. 43 : Vitesse maximale pour certains genres de véhicules

Cette disposition correspond au droit actuel (art. 5 OCR), bien que toutes les vitesses maximales pour certains genres de véhicules soient maintenant régies par un seul alinéa et que les véhicules concernés y soient définis en tendance plus en détail, sans que cela apporte une modification matérielle. La possibilité d'autoriser des vitesses plus élevées pour le remorquage et pour la traction de chariots se trouve dans un alinéa distinct. Les al. 3 et 4 actuels sont réunis.

Art. 44 : Comportement à l'égard des piétons

Selon la loi, le conducteur doit, au besoin, s'arrêter pour laisser la priorité aux piétons qui se trouvent déjà sur le passage ou s'y engagent (art. 33, al. 2, LCR). Selon cette disposition, les véhicules doivent accorder la priorité à un piéton lorsque celui-ci a l'intention visible d'emprunter le passage pour piétons. L'expression « ou qui attend devant celui-ci (le passage pour piétons) » (art. 6, al. 1, OCR) pourrait donner l'impression que les piétons sont

tenus d'attendre devant le passage avant de le traverser. Pour éviter que les conducteurs se fassent cette fausse idée, cette expression est désormais supprimée, de même que la description du comportement requis pour pouvoir satisfaire à cette obligation, puisque ce comportement doit être observé dans toutes les situations où l'on accorde la priorité. On élimine en même temps une incohérence avec les règles applicables aux piétons, puisque celles-ci ne mentionnent pas d'obligation d'attendre (cf. art. 9, al. 3, OUR-P et art. 47, al. 2, OCR).

La règle selon laquelle les véhicules qui doivent emprunter le trottoir doivent accorder la priorité aux piétons est précisée dans le sens que cette obligation est valable à l'égard de tous les usagers auxquels le trottoir est destiné, donc aussi p. ex. à l'égard des cycles, auxquels le trottoir peut exceptionnellement être ouvert, ou des conducteurs de fauteuils roulants.

La disposition selon laquelle, aux intersections où le trafic est réglé, les conducteurs qui obliquent sont tenus d'accorder la priorité aux piétons engagés sur la chaussée transversale, sauf lorsque le passage est donné par une flèche verte et qu'aucun feu jaune ne clignote (art. 6, al. 2, OCR) est abrogée pour des raisons de sécurité, puisque cette règle ne semble guère justifiable en l'absence d'un passage pour piétons. Il est en outre probable que les conducteurs surtout, mais aussi les piétons ne connaissent déjà plus guère cette règle. Comme les piétons ont en général de toute façon leurs propres signaux lumineux aux intersections où le trafic est réglé, la discrimination des piétons liée à sa suppression est surtout de nature théorique.

Art. 44a : Bruit et autres incommodités à éviter

La longue liste d'exemples de bruit interdit du droit actuel (art. 33 OCR) est supprimée. Il ne reste que la phrase introductive, complétée par la remarque que le bruit interdit peut être causé par le mode de conduite, mais aussi d'une autre manière. La plus-value de cette disposition par rapport à la loi (art. 42 LCR) réside surtout dans le fait que cette obligation incombe aussi aux passagers et aux auxiliaires.

L'al. 2 du présent projet ne mentionne explicitement plus que l'action de faire tourner inutilement le moteur (actuellement, art. 33, let. a, OCR), qui constitue sans doute la principale incommodité à éviter. Ce principe est complété par la précision qu'il s'applique même lors d'une courte halte (actuellement art. 34, al. 2, OCR).

L'al. 3 correspond à la règle actuelle (art. 34, al. 3, OCR).

Section 2 : Mesures de protection

Art. 45 : Indication de la direction

Les règles du nouvel al. 1 sont les seules qui restent de la disposition actuelle de l'OCR (art. 28 OCR). On renonce en particulier à la disposition selon laquelle le signe donné doit être interrompu sitôt terminé le changement de direction. Cette interruption est automatique sur une grande partie des véhicules. Il existe en outre la règle selon laquelle chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger quiconque utilise la route conformément aux règles établies (art. 26, al. 1, LCR). L'al. 2 actuel paraît donc superflu.

L'al. 2 prévoit désormais une exception à l'indication de la direction : quand on contourne, dans des zones signalées, des véhicules parkés sur la chaussée à l'intérieur d'aires de stationnement marquées. Les changements de direction requis par les voitures parkées sont évidents et l'indication du conducteur, dans une zone pourvue de cases de stationnement alternées et disposées pour modérer le trafic, deviendra ainsi plus claire lorsqu'il veut obliquer à gauche dans une rue transversale.

Art. 46 : Signaux avertisseurs

Les al. 1 à 3 reprennent pour l'essentiel la norme actuelle qui porte ce titre (art. 29 OCR).

L'al. 4 reprend la règle d'utilisation de la disposition actuelle sur les véhicules prioritaires (art. 16, OCR), tandis que sa partie qui s'adresse aux autres usagers se trouve désormais à l'art. 6, séparément.

L'al. 5 définit les conditions d'utilisation du feu jaune de danger, qui n'étaient jusqu'à présent régies que par une notice sur les instructions du 12.6.1974. Surtout dans l'intérêt des services d'entretien des routes, il est prévu de permettre l'emploi des jaunes feux de danger seulement tant que le véhicule présente un danger particulier et imprévisible pour les autres usagers de la route.

Art. 47 : Triangle de panne et feux clignotants

Le terme actuel « signal de panne » est remplacé par le terme « triangle de panne ». La disposition régit d'abord le triangle de panne et ne traite des feux clignotants qu'au dernier alinéa. Il est possible de renoncer à l'obligation de placer le signal respectivement le triangle de panne au bord de la chaussée chaque fois que d'autres usagers de la route risqueraient de ne pas remarquer à temps le véhicule immobilisé sur la chaussée parce qu'il n'est pas éclairé ou en raison de conditions atmosphériques particulières (art. 23, al. 2, OCR) : les véhicules à voies multiples ne peuvent, lorsque les conditions atmosphériques exigent qu'ils soient éclairés, stationner hors des emplacements de parcage ou des zones suffisamment éclairées que s'ils sont éclairés par le feu de position (art. 48, al. 5, OUR-P), ce qui est probablement suffisant comme signal. Cette obligation ne s'applique certes plus qu'aux véhicules à voies multiples. Il ne semble toutefois guère indispensable de signaler par un triangle de panne les véhicules à une voie, malgré l'absence d'éclairage.

La disposition selon laquelle des lampes de panne peuvent être utilisées à titre complémentaire est abandonnée. D'une part la lampe de panne n'est définie nulle part, d'autre part l'obligation générale de signaler les obstacles découle de la loi (art. 4, al. 1, LCR), bien que le genre de signalisation ne soit pas précisé. Le critère déterminant est que la manière de signaler ne donne pas une fausse impression en termes de droit de la circulation routière ou ne dévie pas démesurément les usagers.

Art. 48 : Eclairage des véhicules

L'al. 1 stipule désormais explicitement qu'il faut en principe utiliser les feux de croisement dès que le véhicule doit être éclairé.

L'al. 2 précise quand les feux de route peuvent être utilisés et quand il y a lieu de passer aux feux de croisement (actuellement art. 31, al. 2, let. a, et al. 3, OCR). L'obligation actuelle de changer de feux dès qu'un conducteur venant en sens inverse le demande en éteignant et en allumant ses propres feux de route (art. 31, al. 3, let. b, OCR) n'est plus mentionnée puisque le besoin correspondant est suffisamment couvert par la let. a.

L'al. 3 régit l'utilisation des feux de brouillard avant et arrière (actuellement art. 31, al. 2, let. b, et 32, al. 2, OCR).

L'al. 4 traite des feux de position. Par rapport au droit actuel, il est prévu de renoncer à l'obligation d'enclencher ces feux en cas d'arrêt prolongé (art. 31, al. 4, OCR) puisque les véhicules ne disposent pas tous de feux de position.

L'al. 5 traite de l'éclairage des véhicules stationnés. La première phrase régit le cas principal, à savoir le stationnement sur les emplacements de parcage qui sont signalés ; aucun éclairage n'est nécessaire dans ce cas, tout comme lorsque la zone où le véhicule est stationné est suffisamment éclairée. Dans les autres cas, les véhicules à voies multiples (y compris les véhicules non motorisés, dont la réglementation actuelle était un peu confuse) ne peuvent stationner, de nuit et par mauvais temps, que s'ils sont éclairés par les feux de position – pour des raisons de sécurité. La possibilité d'utiliser des feux de stationnement pour les véhicules dont la longueur n'excède pas 6 m et la largeur 2 m reste limitée aux localités et est

donc déplacée dans le nouvel article qui énonce les règles propres aux localités (art. 67, al. 2, OUR-P).

L'al. 6 constitue une place gardée et sera révisé plus tard conformément aux résultats de la révision de la LCR en relation avec Via sicura : il s'agit soit de justifier l'obligation impérative d'allumer les feux même de jour, soit d'abroger la disposition facultative.

Les al. 7 et 8 correspondent au droit actuel (art. 30, al. 2, et 32, al. 4, 1^{re} phrase, OCR).

Art. 49 : Dérogation autorisée aux règles de la circulation

Cette règle se trouvait jusqu'à présent au chapitre « Véhicules spéciaux et transports spéciaux » (art. 85, al. 3, OCR). Elle est maintenant exposée sous le titre « Règles générales de circulation » parce que les véhicules servant à la construction, à l'entretien et au nettoyage des routes ne sont en général pas des véhicules spéciaux ou des transports spéciaux et que cette possibilité de déroger aux règles de la circulation est aussi importante pour les autres usagers.

Section 3 : Diverses manœuvres de circulation

Art. 51 : Circulation à droite

Un seul alinéa a été repris de la disposition actuelle (art. 7 OCR) qui porte ce titre. Les autres alinéas actuels semblent superflus : les exceptions actuelles à l'obligation de tenir sa droite (art. 7, al. 1, OCR) sont supprimées pour des raisons de sécurité. L'al. 2 actuel découle déjà en grande partie de la loi (art. 34, al. 1, LCR). Concernant l'al. 4 actuel, la règle est inutile ou la loi fournit déjà une règle suffisante (art. 33, al. 3, LCR).

Les al. 2 et 3 se fondent sur des dispositions énoncées aujourd'hui sous « Routes à plusieurs voies, circulation à la file » (art. 8, al. 4, OCR). Il s'agit de règles qui ne dépendent pas de voies de circulation marquées ou de files, mais qui concernent la circulation à droite et donc sont transférées ici. L'al. 2 correspond au droit actuel. L'al. 3 étend le droit des cycles de déroger à l'obligation de circuler à droite : il est désormais valable non plus seulement sur les voies permettant d'obliquer à gauche, mais aussi sur les voies obliquant à droite pour autant que les cycles puissent y continuer tout droit contrairement aux autres véhicules. En même temps, il est stipulé à propos de ces deux cas que cette dérogation ne s'applique qu'aux abords de l'intersection (même si les flèches de présélection sont placées déjà bien avant cette zone).

Art. 52 : Routes à plusieurs voies, circulation à la file

Cette disposition correspond au droit actuel (art. 8, al. 1 à 3, OCR), bien que l'al. 1 renonce à mentionner la circulation à la file, puisqu'elle l'est déjà suffisamment dans les autres alinéas et que sa mention engendrerait certaines contradictions. La notion de « circulation en files parallèles » est d'une part très importante en raison des conséquences juridiques en cas d'infraction à l'art. 52, il s'est d'autre part révélé par le passé que cette expression n'est pas toujours comprise correctement, parce que sa signification n'est pas évidente. On a donc étudié, en révisant les ordonnances, s'il était possible de définir la notion de « circulation en files parallèles » ou au moins de préciser le comportement autorisé et le comportement interdit.

Selon l'art. 52, la circulation en files parallèles est admise lorsque le trafic est dense et s'il y a suffisamment de place sur la moitié droite de la chaussée, ce qui signifie que l'obligation de circuler à droite ne s'applique pas lorsque le trafic est dense. Dans ce cas, il est donc logiquement aussi permis de devancer d'autres véhicules par la droite, bien qu'un dépassement au sens où le véhicule change de file, devance et revient dans sa file initiale reste interdit. En effet, le Tribunal fédéral décrit aussi la densité du trafic comme un élément nécessaire de la notion de « files parallèles » : la « circulation en files parallèles présuppose, selon la jurisprudence, un trafic dense sur les voies de la direction concernée, donc la circulation prolongée

gée, côte à côte, de plusieurs files de véhicules se déplaçant dans la même direction » (ATF 124 IV 219 c. 3a ; cf. aussi ATF 115 IV 244, c. 3). A ce jour, la jurisprudence a précisé cette thématique comme suit :

- Devancement par la droite autorisé : « Lorsqu'il y a des files denses sur deux voies, la file de droite, lorsque celle de gauche roule provisoirement plus lentement, a le droit de maintenir sa vitesse et, en vertu de l'art. 8, al. 3, phrase 1, OCR, de devancer les véhicules de la file de gauche par la droite. C'est en principe aussi valable lorsque des files courtes, séparées par des distances de quelques centaines de mètres, se forment sur deux voies. Si un groupe de véhicules qui se déplace sur la voie de dépassement doit temporairement réduire sa vitesse, sans que l'un de ces véhicules s'engage sur la voie de droite, une file qui s'approche sur la voie de droite peut poursuivre sa route même si, ce faisant, elle dépasse la file de gauche par la droite – à condition toutefois que le conducteur du premier véhicule de la file de droite fasse preuve de la prudence et de l'attention requises » (ATF 98 IV 317, c. 1).
- Devancement par la droite non autorisé : Le devancement par la droite n'est pas autorisé en l'absence de files ou lorsque les files sont lâches (ATF 98 IV 317, c. 1).

A la lumière de cette jurisprudence, qui dit en outre, en s'appuyant sur la doctrine, que l'évaluation de la circulation en files parallèles doit se référer à une « intuition naturelle » (ATF 115 IV 224, c. 3a), il apparaît clairement qu'il est tout bonnement impossible de réduire les aspects traités par l'art. 52 à une définition simple et à des formulations générales abstraites. Sur cette question, l'évaluation de chaque cas particulier peut et doit dépendre beaucoup de la situation. Une définition n'apporterait ici qu'une simplification apparente et donc aucune plus-value, raison pour laquelle on y renonce.

Art. 53 : Croisement

Cet article regroupe les art. 9, al. 2, et 38, al. 1, OCR actuels. La loi régit le croisement de façon relativement détaillée (art. 34, al. 4, 35, al. 1 et 2, et 45, al. 1, LCR). L'art. 9, al. 1, OCR actuel est supprimé parce qu'il n'apporte aucune plus-value.

Art. 54 : Dépassement

La loi régit aussi le dépassement relativement en détail (art. 34, al. 3, et 35, LCR).

Les al. 1 et 2 du présent article fondent les interdictions de dépasser et correspondent au droit actuel (art. 10, al. 1, 1^{re} phrase, et 11, al. 2, OCR). Concernant l'al. 2, une solution un peu moins exigeante a été proposée dans le cadre de la consultation préalable, mais elle n'a pas été poursuivie parce que des organisations qui défendent les intérêts des cyclistes l'ont critiquée avec véhémence.

Les al. 3 et 4 correspondent aux al. 2 et 3 actuels de l'art. 10 OCR, bien qu'ils généralisent l'obligation de faciliter le dépassement en ne mentionnant plus spécialement les voitures automobiles lourdes. Le critère de cette prescription doit être la vitesse à laquelle on circule. L'obligation est en outre légèrement étendue, puisqu'il y a lieu de s'arrêter non plus seulement « au besoin », mais « si possible », afin de faciliter encore un peu plus le dépassement et d'améliorer ainsi la sécurité routière.

Art. 55 : Dépassement dans des cas particuliers

Comme le droit actuel (art. 11, al. 3 et 4, OCR), les al. 1 à 3 créent des exceptions dans des situations où la loi interdit en principe le dépassement (art. 35, al. 4, LCR). L'al. 2 supprime désormais l'exception pour le cycle, ce qui signifie qu'aux passages à niveau *sans* barrières (conformément à la règle de la LCR) il ne sera plus permis de dépasser les cycles, mais les piétons. Traverser des voies de chemin de fer comporte toujours un risque accru de chute pour les cyclistes, surtout lorsque les rails ne sont pas perpendiculaires à la route. Il est donc souhaitable pour les cyclistes de ne pas devoir s'attendre à être dépassés dans la zone des rails. Les directives de la LCR ne permettent pas d'instituer une telle interdiction de dépasser aux passages à niveau *avec* barrières. Mais il serait de toute façon absurde d'abroger ici

l'interdiction de la LCR de dépasser des cycles aux passages à niveau sans barrières, on y renonce donc dans le projet d'ordonnance.

L'al. 4 est repris de l'art. « Présélection, changement de direction » du droit actuel (art. 13, al. 3, OCR).

Art. 56 : Véhicules qui se suivent

Cette norme correspond au droit actuel (art. 12, al. 1 et 3, OCR). La règle actuelle, selon laquelle, sauf nécessité, les coups de frein et arrêts brusques ne sont admis que si aucun véhicule ne suit, est déjà suffisamment couverte par la LCR (art. 26, al. 1, LCR) et est abandonnée.

Art. 57 : Présélection, changement de direction

L'al. 1 reprend les éléments importants des al. 1 et 2 de l'art. 13 OCR. L'obligation de se mettre en ordre de présélection est générale ; il n'est donc pas nécessaire de préciser qu'elle s'applique aussi en dehors des intersections et sur les routes étroites. Comme il est impératif, sur les routes comprenant trois voies de circulation ou plus, de séparer les deux sens de circulation par une ligne de sécurité (art. 66, al. 2, OSRO-P), il ne reste plus aucun champ d'application pratique pour la règle correspondante du droit actuel concernant le dépassement : il faut donc l'abroger (art. 13, al. 2, 2^e phrase, OCR).

L'al. 2 correspond au droit en vigueur (art. 13, al. 4, OCR).

Comme la loi régit la mise en ordre de présélection et le changement de direction de façon relativement détaillée (en particulier art. 34, al. 3, LCR) et que le nouvel art. 4 OUR-P inclut aussi certains aspects importants, il est possible d'abrégier le droit en vigueur (abrogation de l'art. 13, al. 5 et 6, OCR).

Art. 58 : Priorité

Par rapport au droit actuel (art. 14, al. 1, OCR), l'al. 1 ne dit plus où il faut s'arrêter, pour la raison suivante : cette disposition doit s'appliquer non seulement aux intersections, mais à chaque perte de priorité, également par rapport aux piétons.

L'al. 2 reste inchangé (art. 14, al. 2, OCR).

L'al. 3 reprend la règle actuelle (art. 14, al. 5, OCR), mais sans mentionner l'exemple.

L'al. 4 apporte certaines modifications à la disposition actuelle (art. 14, al. 4, OCR) : comme les véhicules sans moteur et les cycles constituent des catégories de véhicules, certes particulières, et qu'ils sont couverts par les dispositions sur la circulation, il n'y a pas besoin de les assimiler expressément aux véhicules. En revanche, il est nécessaire d'assimiler aux véhicules non seulement les cavaliers et les conducteurs de bétail, mais aussi les utilisateurs de fauteuils roulants et d'EAV, qui ne sont plus régis sous les « règles de circulation », dans la mesure où ils sont admis sur la chaussée et doivent se conformer aux règles destinées aux cyclistes (art. 11 et 12, OUR-P).

Art. 59 : Priorité dans des cas particuliers

Les deux premiers alinéas reprennent le droit actuel (art. 15, al. 2 et 3, OCR). La perte de priorité du conducteur s'applique toutefois non plus à titre général lorsqu'il débouche sur une route en traversant un trottoir, mais seulement lorsqu'il emprunte un passage sur trottoir tel qu'il a été redéfini (art. 3, al. 7, OUR-P). Le but à atteindre est que les collectivités soient tenues de délimiter verticalement les trottoirs de la chaussée lorsqu'il la traverse, pour autant que la route qui débouche ne soit pas une sortie d'usine, de ferme ou de garage, un chemin agricole, un chemin pour piéton, une place de parce, une station-service, etc.

L'al. 3 correspond à l'art. 40, al. 5, OCR actuel.

Art. 60 : Marche arrière et demi-tour

Pour des raisons de sécurité (cf. Commentaires généraux, let. F, ch. 1), la marche arrière est en principe limitée aux manœuvres. Sur un parcours sans visibilité ou d'une certaine longueur, elle n'est donc admise plus que s'il est impossible de continuer (al. 1). L'obligation d'avoir recours à l'aide d'une tierce personne si la visibilité limitée ressort déjà de l'art. 4, al. 4, du présent projet.

En ce qui concerne le demi-tour (al. 2), on renonce à la règle selon laquelle le conducteur doit éviter de faire demi-tour sur la chaussée (art. 17, al. 4, 1^{re} phrase, OCR), parce qu'elle n'implique aucun droit ni aucune obligation.

Art. 61 : Règles à observer à l'égard des tramways et des chemins de fer routiers

Seuls les al. 2 et 3 ont été repris de la disposition actuelle (art. 25 OCR). Le remplacement de l'expression « véhicule sur rails » dans le nouvel al. 2 n'implique aucun changement matériel ; la notion de « tramway ou de chemin de fer routier » désigne toujours l'ensemble des véhicules ferroviaires qui circulent sur la chaussée en tant que tramways. L'al. 1 n'est pas repris parce que cette règle n'a probablement plus guère d'importance et qu'à la rigueur les règles générales de dépassement sont applicables. L'al. 4 constitue une simple explication et la règle de l'al. 5 est inutile, d'autant plus qu'elle n'a pas été reprise à l'art. 62, al. 4, let. h, OUR-P.

Section 4 : Arrêt et parage

Art. 62 : Arrêt

Selon le droit actuel, le parage du véhicule est un stationnement qui ne sert pas uniquement à laisser monter ou descendre des passagers ou à charger ou décharger des marchandises. La pratique judiciaire a interprété cette règle en considérant tout autre stationnement de courte durée du véhicule (p. ex. pour lire une carte ou téléphoner) comme un parage⁶. Cette interprétation ne nous semble pas adéquate. L'al. 1 donne donc désormais une définition de l'arrêt. Celui-ci comprend non seulement le fait de laisser monter ou descendre des passagers ou de charger ou décharger des marchandises, mais aussi le stationnement de courte durée indépendant des conditions du trafic, aussi longtemps que le départ immédiat est possible. Cette définition offre une certaine marge de manœuvre. Un stationnement durant jusqu'à environ 5 minutes peut être considéré comme court. Ce comportement doit obéir à des règles souples par rapport au parage. Il faut donc faciliter certaines opérations dont il faut s'abstenir pendant la conduite (comme téléphoner brièvement).

Le principe actuel selon lequel il faut s'arrêter si possible hors de la chaussée (art. 18, al. 1, OCR) est complété à l'al. 2 par le passage « ou sur des places de stationnement ». Ce complément précise aussi que les véhicules stationnés sur des places de parc ne doivent pas toujours être garés, mais peuvent aussi seulement s'arrêter.

La modification du point de référence (« sur la chaussée opposée » au lieu de « sur le bord gauche de la route ») de l'al. 3 supprime la nécessité de prévoir une exception pour les sens uniques (qui n'ont pas de chaussée opposée) (art. 18, al. 1, let. d, OCR).

L'al. 4 correspond à la disposition actuelle (art. 18, al. 2, OCR), bien que l'interdiction de s'arrêter soit étendue à 10 m avant le passage pour piétons (let. e) et que la let. h ait été reprise d'une autre disposition (art. 25, al. 5, OCR). La ligne interdisant l'arrêt [10 m] n'est désormais plus obligatoire, l'interdiction générale de s'arrêter a donc été étendue à 10 m. En raison des nombreuses exceptions pertinentes pour la pratique (cf. en particulier bandes cyclables !), la ligne interdisant l'arrêt, quoiqu'obligatoire, est de plus en plus devenue l'exception et l'absence de ligne le cas normal. D'où l'adaptation à cette évolution : vu que la ligne d'arrêt n'est plus obligatoire, l'interdiction de s'arrêter s'applique sur 10 m aussi sans la ligne – ce tronçon de 10 m est ainsi de nouveau garanti.

⁶ ATF 90 IV 30, 92 IV 10

Il existe dans le droit actuel différentes règles d'arrêt en relation avec les rails, les voies ferrées et les voies de tramway (art. 18, al. 1, let. a, et art. 25, al. 5, phrase 1, OCR), bien que l'utilisation des différents termes reste parfois confuse. Ces règles sont désormais simplifiées et se réfèrent exclusivement à une « voie » (al. 3, let. a, et 4, let. h).

L'al. 5 régit l'arrêt sur les trottoirs, qui l'était jusqu'à présent dans une disposition spéciale concernant les trottoirs (art. 41, al. 1^{bis}, OCR), et limite désormais l'arrêt des cycles, comme celui des autres véhicules, aux cas où il reste un espace d'au moins 1,5 m pour les piétons. Comme l'« arrêt » sur le trottoir, justement pour les vélos, présuppose en principe aussi de circuler sur le trottoir au préalable et que cela n'est admis que dans les cas les plus rares, cet événement revêt au fond une importance pratique si minime qu'il ne justifie guère une règle différenciée.

L'al. 6 correspond à l'art. 18, al. 3, OCR actuel, mais dont la dernière phrase paraît superflue.

Art. 63 : Charger et décharger des marchandises

Cas particulier de l'arrêt, le chargement ou le déchargement de marchandises est désormais réglé *avant* les dispositions sur le parage. Une définition qui correspond à la pratique actuelle du Tribunal fédéral⁷ est ajoutée à l'al. 1.

Les autres alinéas correspondent en grande partie au droit actuel (art. 18, al. 4, 21, al. 2 et 3, OCR).

Art. 64 : Parage en général

L'al. 1 se fonde sur la disposition actuelle (art. 19, al. 2, OCR), mais modifie certains faits. Il renonce à différencier les passages à niveau à l'intérieur et à l'extérieur des localités, de même que les routes principales, sur lesquelles il est désormais prévu d'interdire en principe le parage (point régi sous le signal « Route principale », art. 119, al. 2, OUR-P, pour des raisons systématiques). L'interdiction de parquer sur ou à côté des bandes cyclables ressort déjà d'autres dispositions.

Les al. 2 à 4 correspondent au droit actuel (art. 19, al. 3, 20, al. 1, et 41, al. 1, OCR).

Art. 65 : Parage avec la « Carte de stationnement pour personnes handicapées »

Cette disposition régit non plus seulement les facilités de parage pour les personnes à mobilité réduite, mais l'utilisation de la carte de stationnement correspondante dans un sens général. Celle-ci doit aussi être utilisée lorsque le véhicule est stationné sur une case réservée aux personnes à mobilité réduite. On précise ainsi qu'elle est aussi nécessaire lorsque la case de stationnement n'est pas signalée, mais seulement marquée (point régi jusqu'à présent exclusivement par le signal et la plaque complétant le signal, cf. art. 65, al. 5, OSR).

L'al. 1 reprend en grande partie les facilités de parage actuelles (art. 20a, al. 1, OCR), mais précise que celles-ci ne s'appliquent pas aux cases de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite. La let. a renonce au deuxième membre de phrase actuel puisqu'il n'est ni prévu ni permis de signaler ou de marquer les limitations du stationnement qui découlent déjà des règles générales de circulation. Les let. b et c utilisent désormais le terme d'« emplacements de parage » parce que les facilités doivent s'appliquer clairement aux *places* et aux *cases* de stationnement.

Le contenu des autres alinéas correspond au droit actuel (art. 20a, al. 2 à 5, OCR).

⁷ ATF 89 IV 213 et suiv.

Art. 66 : Monter dans le véhicule et en descendre, manière de l'immobiliser

L'al. 1 est repris du droit actuel (art. 21, al. 1, OCR) sous une forme réduite. Bien qu'il soit possible de le déduire de l'art. 26, al. 1, LCR, il est répété en raison de son importance pour la sécurité routière.

L'al. 2 reprend les éléments jugés nécessaires de l'art. 22 OCR actuel. On renonce aux règles de détail sur la manière d'immobiliser le véhicule (art. 22, al. 2 et 3, OCR). Ces dispositions actuelles sont dépassées, il y probablement encore d'autres possibilités d'immobilisation et une norme aussi détaillée paraît inutile : la simple obligation de se « garantir de manière appropriée » en vertu de l'al. 2 reste centrale et à observer.

Section 5 : Règles sur des aires de circulation particulières signalées

La section actuelle « Règles applicables à certaines routes » est raccourcie et renommée. Elle ne contient désormais plus que les règles de comportement spécifiques aux localités, aux autoroutes, aux semi-autoroutes et aux tunnels (cf. art. 118 OUR-P « Signalisation d'aires de circulation soumises à des règles de comportement particulières »). Les autres routes particulières décrites par la présente section, toutes indiquées par un signal spécifique, ne sont présentées qu'au titre suivant : « Signaux et marques ».

Art. 67 : Règles particulières pour la circulation dans les localités

Cette disposition résume désormais les règles à observer spécifiquement à l'intérieur des localités. Les règles correspondantes se trouvaient jusqu'à présent sous les différents comportements (art. 8, al. 3, 17, al. 5, 19, al. 2, let. c et e, 31, al. 1 et 2, et 33, let. d, OCR).

Comme on renonce dans certains cas, par rapport au droit actuel, à différencier les règles à l'intérieur et à l'extérieur des localités (parcage sur les routes principales et à proximité des passages à niveau, cf. art. 64, al. 1, let. b, et 119, al. 2, OUR-P), le nouvel art. 67 ne contient que quelques règles qui concernent l'utilisation des feux, l'exception à l'obligation de circuler à droite, y compris l'autorisation (limitée) de devancer par la droite ainsi que le départ des bus depuis les arrêts signalés comme tels.

Art. 68 : Véhicules admis sur les autoroutes et les semi-autoroutes

Cette disposition correspond en grande partie au droit actuel (art. 35 OCR). L'al. 1 prévoit une exception générale au principe selon lequel le véhicule doit pouvoir et avoir la permission de rouler à au moins 80 km/h pour les seuls véhicules d'entretien, mais non plus pour les véhicules et les transports spéciaux. L'utilisation de l'autoroute reste autorisée aux véhicules et aux transports spéciaux qui ne remplissent pas cette exigence si l'autorisation, de toute façon nécessaire, le prévoit expressément. L'autorisation peut aussi être assortie d'obligations.

Art. 69 : Règles particulières sur les autoroutes et les semi-autoroutes

Par rapport au droit actuel (art. 36 OCR), on a renoncé à deux alinéas qui semblent superflus (al. 2 et 4). La vitesse minimale pour utiliser la voie de gauche sur les autoroutes ayant au moins 3 voies de circulation est portée à plus de 100 km/h (art. 69, al. 5, OUR-P). Il semble relativement absurde de limiter l'autorisation d'utiliser cette voie aux véhicules avec lesquels il est permis de rouler à plus de 80 km/h, puisqu'une vitesse minimale de 80 km/h est applicable depuis 2006 pour utiliser les autoroutes. Cette disposition remontait à l'époque où une vitesse minimale de 60 km/h était en vigueur pour l'utilisation des autoroutes. Le sens et le but de cette disposition est d'interdire aux véhicules les plus lents, sur les autoroutes ayant au moins 3 voies de circulation, d'utiliser la voie de gauche ; il est donc tout simplement logique d'adapter la vitesse minimale en vigueur sur cette voie à l'augmentation de la limite de vitesse générale pour les autoroutes. Cette modification a une importance pratique surtout pour les autocars, qui seraient à l'avenir exclus de cette voie extérieure.

Art. 70 : Tunnels signalés

Le titre précise que les règles de cet article ne s'appliquent pas à n'importe quel passage sous voie ou petit tunnel, mais uniquement aux tunnels signalés.

Le contenu de la disposition actuelle (art. 39 OCR) a été repris en grande partie. On renonce désormais à l'interdiction de dépasser puisque le dépassement doit dépendre ici aussi des règles générales et que le dépassement peut aisément être exclu, au besoin, par le marquage de lignes de sécurité.

L'interdiction de s'arrêter dans les tunnels a été déplacée dans l'article « Arrêt » sous l'interdiction de s'arrêter aux passages à niveau et aux passages sous voies de l'art. 62, al. 4, let. f. En y renonçant à l'adjectif « signalés », on précise que cette interdiction s'applique aussi aux tunnels non signalés, ce qui est approprié matériellement puisque la même interdiction s'applique aussi aux passages sous voies. Ce déplacement permet de limiter l'al. 3 à l'énoncé selon lequel le moteur doit être immédiatement arrêté en cas d'arrêt d'urgence.

Section 6 : Règles applicables à des catégories spéciales de véhicules

Art. 71 : Véhicules dont la vitesse maximale n'excède pas 20 km/h

Pour des raisons de sécurité, il ne semble guère défendable que des usagers particulièrement lents qui circulent conformément aux règles de la circulation doivent se déplacer à gauche de la bande cyclable et y soient dépassés par la droite par les cycles et par la gauche par les autres véhicules. Dans la mesure où il est possible et nécessaire de le demander aux cyclistes, il est donc prévu d'assimiler d'autres usagers aux cyclistes en ce qui concerne les bandes et les pistes cyclables et de les obliger à les utiliser. Compte tenu de ces critères, il est donc proposé que les conducteurs de véhicules dont la largeur n'excède pas 1 m doivent également emprunter les bandes et les pistes cyclables, à condition que la vitesse maximale de leurs véhicules et l'assistance éventuelle de leur moteur soient limitées à 20 km/h. Le critère de l'assistance du moteur n'est encore guère important aujourd'hui, mais prendra probablement de l'importance avec les développements futurs. Mais on renonce à autoriser d'autres usagers sur les pistes et les bandes cyclables (en particulier les véhicules à traction animale et les voitures à bras [dont la largeur excède 1 m] ou les cavaliers et les conducteurs de bétail).

Le présent article concerne par exemple les « Segways ».

Art. 72 : Cycles et cyclomoteurs

Cet article contient des dispositions jusqu'à présent disséminées à plusieurs endroits. Mais diverses autres sections comprennent encore des règles spécifiques aux cyclistes.

L'al. 1 reprend la règle de l'art. 40, al. 1, OCR actuel. On pourrait certes arguer qu'il est possible de déduire ce comportement des autres règles. Il est quand même mentionné explicitement en raison de son importance. Seule la perte de priorité lorsqu'une piste cyclable débouche sur le reste de la chaussée est supprimée, puisqu'elle ressort déjà de l'art. 59, al. 2, OUR-P (art. 15, al. 3, OCR).

Les al. 2, 3 et 5 correspondent pour l'essentiel au droit en vigueur (art. 42, al. 3 et 4, et 43, al. 1, OCR), bien que l'al. 5 stipule que les cyclomoteurs doivent observer les règles applicables aux cycles tout en précisant que ces règles des cycles ne s'appliquent bien sûr aux cyclomoteurs qu'en l'absence de règles qui leur sont spécifiques. Grâce à cette assimilation, il n'est pas toujours nécessaire de citer spécialement les cyclomoteurs lorsque les cycles ont une obligation (pas non plus lorsque l'obligation découle d'un signal ou d'une marque), le cas particulier de la plaque complémentaire (cf. art. 146, al. 4, OUR-P) restant réservé. Il n'en résulte en revanche aucune modification matérielle. L'al. 2 se rapporte désormais explicitement à tous les véhicules automobiles et non seulement aux voitures automobiles – une différenciation à ce propos ne correspondrait guère au sens et au but véritables de cette norme.

L'al. 4 propose désormais que les enfants âgés de moins de 10 ans puissent en général emprunter le trottoir hors des localités. La demande que les cyclistes puissent utiliser le trottoir a été formulée plusieurs fois et de différentes façons par le passé et a débouché sur l'art. 65, al. 8, OSR actuel. Etant donné l'importance accrue du chemin de l'école à l'extérieur des localités et le nombre de piétons en général restreint qui s'y déplacent, la nouvelle proposition paraît défendable en considération des intérêts des piétons.

Art. 73 : Tramways et chemins de fer routiers

Cet article reprend les al. 1 et 3 de la disposition actuelle (art. 45 OCR) en renonçant à l'énoncé selon lequel le conducteur de tramway ou de chemin de fer routier, avant de dépasser, doit s'assurer qu'il dispose d'un espace suffisant, parce qu'il peut être déduit d'autres dispositions et qu'il s'applique aussi aux autres conducteurs. L'al. 2 actuel est désormais mentionné sous une forme légèrement modifiée au chapitre « Règles concernant tous les usagers de la route » (art. 6 et 7, al. 2, OUR-P).

Art. 74 : Véhicules à traction animale, voitures à bras et voitures à bras équipées d'un moteur

Par rapport au droit actuel (art. 44 OCR), le principal changement consiste à dire expressément que les voitures à bras larges de moins de 1 m doivent désormais impérativement être conduites sur les aires destinées aux piétons (actuellement : art. 44 et 48, al. 1, OCR). La disposition sur l'attelage de remorques aux voitures à bras équipées d'un moteur est reprise, toutefois non pas dans cet article, pour les raisons systématiques, mais dans la disposition sur les remorques (art. 28 OUR-P).

Chapitre 5 : Règles pour cavaliers et bétail

Art. 75 : Bétail

La disposition actuelle était intitulée « Animaux isolés, troupeaux » (art. 52 OCR). Mais en tenant compte de la loi (art. 50 LCR), il s'est révélé que cette disposition ne pouvait concerner que le bétail. Le nouveau titre de l'article l'exprime directement.

Le nouvel article ne reprend qu'une partie de la disposition actuelle. On renonce pour des raisons systématiques à la dérogation à l'obligation de circuler à droite (art. 52, al. 2, OCR) ; le conducteur de bétail doit respecter les règles de la circulation comme les cavaliers ou les conducteurs de véhicules lents et il n'est guère possible de justifier de façon convaincante une dérogation uniquement pour les conducteurs de bétail. Cette activité (conduite de quelques animaux dans les régions de montagne) a probablement perdu en importance et n'a lieu que rarement. L'al. 3 actuel ne présente probablement qu'une importance pratique minime et il est couvert en majeure partie par les règles générales, raisons pour lesquelles il n'est pas repris dans le nouveau projet. L'al. 2 de l'art. 75 OUR-P s'inspire de l'art. 52, al. 4, OCR, bien que l'obligation ne soit plus limitée aux routes principales, mais applicable en général à toutes les routes, sauf à celles à faible trafic. Ce critère paraît plus adéquat que la qualification de route principale.

Art. 76 : Cavaliers

Inchangé par rapport au droit actuel (art. 51 OCR)

Art. 77 : Dispositions communes

Inchangé par rapport au droit actuel (art. 53 OCR)

Chapitre 6 : Devoirs en cas d'accident

Art. 78 : Mesures de sécurité sur les lieux d'un accident

Cette disposition correspond aux deux premiers alinéas actuels de l'art. 54 OCR, bien que l'obligation d'informer l'administration du chemin de fer en cas d'accidents aux passages à niveau ne soit plus mentionnée expressément parce qu'elle ressort déjà de la loi (art. 51, al. 4, LCR).

L'abrogation de la disposition actuelle 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 guère de conséquences pratiques. Le comportement demandé par cette disposition est en principe connu et s'applique aussi en dehors de la circulation routière. Même avec une obligation explicite, il n'est pas respecté par certaines personnes. La police peut faire partir ces gens ou leurs véhicules même si l'ordonnance ne mentionne pas cette règle. Si des curieux ne respectent pas cette exigence, ils pourront être dénoncés pour non-respect d'une instruction de la police. Mais la règle actuelle ne permet pas non plus à la police de renoncer à donner l'ordre de quitter le lieu de l'accident.

Art. 79 : Accidents ayant causé des dommages corporels

Cette disposition correspond au droit actuel (art. 55 OCR), bien que l'on renonce désormais aux obligations des personnes non impliquées dans l'accident. L'obligation d'aider en cas d'urgence ressort du code pénal⁸ (art. 128 CP) et est associée à des conditions strictes. L'art. 51, al. 2, LCR oblige également les personnes non impliquées à porter secours « dans la mesure qu'on peut exiger d'elles ».

Art. 80 : Constatation des faits

L'al. 1 *oblige* désormais à documenter la situation initiale sur les lieux d'un accident avant de la modifier, alors qu'il ne s'agissait jusqu'à présent que d'une prescription facultative (art. 56, al. 1, OCR). Il fallait jusqu'à présent marquer la situation sur la route, la documentation peut désormais se faire aussi par d'autres manières (p. ex. photographies). Il est en outre précisé que cette obligation ne s'applique qu'aux accidents dont la police doit être avisée.

Lorsque les conducteurs apprenaient seulement après coup leur implication éventuelle dans un accident, ils devaient jusqu'à présent retourner immédiatement sur les lieux de l'accident ou « s'annoncer au poste de police le plus proche » (art. 56, al. 4, OCR). Cette règle qui se réfère au poste de police n'est probablement plus adéquate – notamment en raison de la diminution du nombre des postes de police. L'obligation de s'annoncer au poste de police est donc remplacée par l'obligation d'informer la police (al. 4).

Les alinéas 2 et 3 reproduisent le droit actuel sans changement (art. 56, al. 2 et 3, OCR).

Titre 3 : Signaux et marques

Les dispositions de l'OSR importantes pour les usagers de la route figurent désormais dans cette ordonnance. Cela concerne non seulement quelques dispositions générales, mais aussi la description de la signification des différents signaux et marques. Les différents signaux et marques sont désormais reproduits en annexe de cette ordonnance.

Ce transfert de l'OSR à la nouvelle OUR-P présente l'avantage que toutes les règles de circulation à observer sont intégrées dans une ordonnance, à moins qu'il s'agisse d'aspects partiels (tels que transport de marchandises dangereuses, durée du temps de travail et de repos) importants seulement pour une partie limitée des usagers (surtout chauffeurs profes-

⁸ RS 311.0; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c311_0.html

sionnels). Il n'y aura plus besoin de consulter la nouvelle OSRO-P pour appliquer correctement les règles de circulation.

La présente partie comprend un grand nombre d'articles. C'est surtout l'Office fédéral de la justice qui a insisté pour que les dispositions soient réparties dans un plus grand nombre d'articles qu'aujourd'hui. L'objectif visé est qu'un article ne contienne que des alinéas étroitement liés du point de vue de la matière.

Chapitre 1 : Dispositions générales

Art. 81 : Aspect des signaux

L'aspect des signaux découle désormais directement de l'annexe, où ils sont non seulement représentés par l'image, mais aussi décrits dans un sens général (al. 1). Les signaux doivent être renumérotés parce que plusieurs d'entre eux ont été classés dans d'autres catégories de signaux.

L'al. 2 indique en outre que les signaux en version lumineuse peuvent déroger aux prescriptions de mise en forme de l'annexe 1 et avoir un fond noir (al. 2). Les signaux en version lumineuse se trouvent surtout sur les systèmes à signaux variables et dans les tunnels. L'utilisation de signaux en version lumineuse (jusqu'à présent : signaux à matrice) prévue jusqu'à présent pour les signaux de danger (art. 3, al. 1, OSR) et les signaux de prescription (art. 16, al. 1, OSR) est maintenant généralisée.

Art. 82 : Validité pour les usagers de la route

Les al. 1, 2 et 5 ont pour modèle l'art. 2 OSR actuel. L'al. 1 étend le principe selon lequel les signaux et les marques valent pour tous les usagers de la route aux barrières, aux barrages et aux dispositifs de balisage.

L'al. 3 correspond à l'art. 101, al. 4, OSR actuel.

L'al. 4, qui se trouvait jusqu'à présent dans les règles relatives au signal « Disposition des voies de circulation » (art. 59, al. 3, OSR), est maintenant déplacé dans les dispositions générales. Comme il s'agit ici uniquement d'une forme de présentation déterminée des signaux, et non d'un signal en soi, il est logique de renoncer à une représentation de « signal » (jusqu'à présent signal 4.77.1). Cette possibilité de présentation n'est en outre plus limitée aux signaux de danger et de prescription.

L'al. 6 est nouveau et ancre pour des raisons juridiques le principe naturel selon lequel les signaux temporaires priment sur les signaux permanents qui leur sont contraires.

Chapitre 2 : Signaux de danger

Section 1 : Principe

Art. 83

Cette disposition s'inspire de l'art. 3, al. 2, OSR actuel, bien qu'elle ne reprenne que la description de la fonction fondamentale des signaux de danger (pour les usagers de la route), puisque c'est la seule à être importante pour les usagers. Comme il s'agissait jusqu'à présent surtout d'une prescription de mise en place pour les autorités, la majeure partie de l'art. 3, al. 2, OSR (légèrement modifié) est reprise dans l'OSRO-P. Au niveau linguistique, on tient désormais compte du fait que les signaux de danger peuvent être importants non seulement pour les conducteurs, mais aussi pour les autres usagers de la route.

Section 2 : Dangers dus à la conformation de la route

Jusqu'à la disposition « Passages à niveau, voies de tram », cette section comprend les signaux de danger qui étaient déjà mentionnés sous ce titre jusqu'à présent (art. 4 à 10 OSR).

Art. 84 à 89

La description de la signification est reprise des articles correspondants de l'OSR actuelle, avec une harmonisation de la terminologie (le signal ... annonce ...). Le signal de danger « Chaussée glissante » (art. 88, al. 1) est défini légèrement autrement que jusqu'à présent (art. 5, al. 1, OSR), de même que le signal « Chute de pierres » (art. 88, al. 3), parce qu'il n'est plus prévu de l'utiliser pour annoncer des pierres sur la chaussée. Il en va de même pour le signal « Descente ou montée », dont la signification se limite désormais à annoncer, au début et comme avertissement, la pente de tronçons d'une certaine longueur.

L'abrogation de plusieurs de ces signaux a été proposée dans le cadre de la consultation préalable. En fonction des réponses reçues, on y renonce toutefois parce qu'il s'est révélé que leur utilisation est justifiée et apporte une plus-value dans certaines situations. Au lieu de ces abrogations, on propose que la nouvelle OSRO-P définisse des conditions plus restrictives qu'aujourd'hui pour la mise en place de certains signaux.

Section 3 : Autres dangers

Les signaux de danger pour les tramways, les chemins de fer routiers et les passages à niveau sont désormais réglementés dans cette section. Les signaux « Intersection avec une route sans priorité » et « Intersection comportant la priorité de droite » le sont également puisque la catégorie distincte des signaux de priorité n'est pas maintenue.

Les signaux de danger suivants ne sont plus prévus :

- Passages pour piétons (art. 11, al. 1, OSR) ;
- Avions (art. 14, al. 2, OSR) ;
- Vent latéral (art. 14, al. 3, OSR) ;
- panneaux indicateurs de distance (art. 10, al. 3, OSR).

On renonce également aux signaux « Entrée par la droite » et « Entrée par la gauche » (art. 41 OSR) qui devraient être considérés comme des signaux de danger selon la nouvelle systématique.

Les motifs de ces suppressions se trouvent dans les commentaires généraux (let. E, ch. 4.3).

Art. 90 à 96

La description de la signification est reprise en grande partie des articles correspondants de l'OSR actuelle (art. 10 à 15, 92, OSR).

Chapitre 3 : Signaux de prescription

Ce chapitre régit désormais tous les signaux directement liés à des droits et à des obligations. Il intègre en particulier divers signaux qui figuraient jusqu'à présent sous les signaux d'indication en tant que « signaux impliquant des règles de comportement ».

Sur le modèle de la Convention de Vienne sur la signalisation routière⁹, les signaux sont désormais subdivisés en signaux d'interdiction, d'obligation et particuliers impliquant des règles de comportement.

⁹ RS 0.741.20; http://www.admin.ch/ch/f/rs/0_741_20/index.html

Des renseignements additionnels (plaques complémentaires) ne sont mentionnés avec les différents signaux plus que lorsqu'il est impératif de les placer. Les autres renseignements sont présentés au chapitre 5.

Section 1 : Généralités

Art. 97 : Principe

Cette disposition a pour objet de dire que tous les signaux impliquant directement des droits et des obligations doivent être considérés comme des signaux de prescription, qui ordonnent un comportement déterminé, et que le non-respect du comportement exigé constitue une infraction aux règles (punissable).

Art. 98 : Signaux de zones

Ils sont régis à cet endroit parce que seuls des signaux de prescription peuvent être ordonnés comme des signaux de zone.

On stipule désormais expressément les signaux qui peuvent aussi être ordonnés comme signaux de zones, à savoir la limitation de vitesse à 30, les interdictions de circuler et les signaux désignant les emplacements où il est permis de parquer. Comme il n'y a pas besoin d'autres signaux, la nouvelle disposition n'a pas d'effets sur l'application du droit (par les autorités) par rapport à la formulation actuelle trop ouverte (art. 2a, al. 1, OSR).

Art. 99 : Signaux de fin de prescription

Les signaux de fin de prescription sont désormais régis dans la partie générale et non plus dans les différentes sections ou les différents articles (p. ex. art. 22, al. 1 et 3, 23, al. 1, 26, al. 4, 29, al. 3, 32 et 38, OSR). Toute la thématique des signaux de fin de prescription était jusqu'à présent régie de manière (relativement) confuse. Il s'agit désormais d'opérer une clarification globale par une réglementation de principe dans la partie générale des signaux de prescription. Pour les usagers, il est important de savoir la signification que revêtent les signaux de fin de prescription (art. 99). Ils doivent également savoir quels signaux doivent toujours être observés jusqu'au signal correspondant indiquant la fin de la prescription (art. 100, al. 2) et quel champ d'application vaut pour les autres signaux (art. 100, al. 1). La question en revanche de savoir quels signaux sont en principe susceptibles d'être levés est sans importance pour les usagers et n'est donc traitée que dans l'OSRO-P (cf. art. 20) sous la forme d'une instruction aux autorités.

Art. 100 : Lieux d'application

Les lieux d'application des signaux sont décrits plus précisément que dans le droit en vigueur (art. 16, al. 2, OSR). Il est précisé qu'un signal perd sa validité non seulement à la fin de la prochaine intersection, mais aussi à l'emplacement d'un signal contraire (donc p. ex. lorsque le signal « Vitesse maximale 100 km/h » est remplacé par le signal « Vitesse maximale 80 km/h » sur l'autoroute).

Les al. 2 et 3 énoncent les exceptions à l'al. 1 : certains signaux ne perdent pas leur validité à la fin de la prochaine intersection, mais qu'il est impératif de lever d'une autre manière. L'al. 2 régit certains signaux, tels qu'« Autoroute », « Chaînes à neige obligatoires », « Route postale de montagne », qui requièrent impérativement un signal de fin de prescription. Il précise en outre que la validité du signal « Début de localité » peut être supprimée non seulement par le signal « Fin de localité », mais également par les signaux « Autoroute » ou « Semi-autoroute ».

Le signal « Vitesse maximale 50, limite générale » constitue ici un cas particulier : il est impérativement levé, aujourd'hui comme durant la phase transitoire, par le signal « Fin de la vitesse maximale 50, limite générale ». Après la phase transitoire, cette limitation de vitesse

ne sera toutefois levée (en raison de la nouvelle signification du panneau de localité) plus que par le signal « Fin de localité » ou par l'indication d'une vitesse maximale dérogoire.

L'al. 3 décrit les lieux d'application des signaux de zone légèrement autrement que le droit actuel (art. 2a, al. 3, OSR) : ces signaux perdent effet non seulement « au signal en marquant la fin », mais aussi à l'emplacement de tout panneau de zone qui régit différemment les droits et les obligations indiqués au moyen du panneau précédent. Comme la signalisation par zones n'est admise qu'à l'intérieur des localités (art. 19, al. 1, OSRO-P), il est prévu que les zones puissent aussi être levées par le panneau de localité (déjà aujourd'hui, celui-ci est souvent ordonné directement lorsqu'il est prévu p. ex. qu'une zone 30 soit suivie d'une zone de rencontre, sans qu'un signal de fin de prescription mette fin en même temps à la zone 30).

Il est prévu que des modifications plus importantes de la signalisation par zones entrent en vigueur à une date ultérieure (cf. modifications à décider séparément). Ce système est présenté dans les commentaires généraux (let. E, ch. 4.5).

Section 2 : Signaux d'interdiction

Art. 101 à 111

La description de la signification est reprise des articles correspondants de l'OSR actuelle (art. 18 à 22, 25 à 28, 30 et 31 OSR). Les dispositions actuelles sont reformulées à plusieurs reprises, mais sans entraîner d'effet matériel.

En ce qui concerne les interdictions générales de circuler (art. 101), il est possible de renoncer à l'exception actuelle pour les voitures à bras d'une largeur maximale de 1 m, les voitures d'enfants, les chaises d'invalides, etc. (art. 18, al. 4, OSR), puisque le présent projet considère ces usagers comme des piétons (art. 10, al. 1, et 11 OSRO-P).

Les interdictions partielles de circuler (art. 102) sont désormais complétées par une « Circulation interdite aux tracteurs » (al. 1, let. g), nécessaire en pratique. L'actuelle « Circulation interdite aux cycles et cyclomoteurs » ne se nomme désormais plus que « Circulation interdite aux cycles ». Mais comme ils sont assimilés à des cycles (art. 72, al. 5, OSRO-P), les cyclomoteurs sont toujours concernés par ce signal, de même que les conducteurs de fauteuils roulants et d'EAV, dans la mesure où ils doivent également observer les règles relatives aux cycles (art. 11, al. 3, 12, al. 3, OSRO-P). Il est précisé que, par analogie avec la « Circulation interdite aux remorques », les remorques agricoles sont aussi exceptées de la « Circulation interdite aux remorques autres que les semi-remorques et les remorques à essieu central », ce qui n'était jusqu'à présent dit explicitement que pour la « Circulation interdite aux remorques ».

La signification des signaux « Interdiction aux camions de dépasser » (art. 107, al. 2) et « Distance minimale entre les camions » (art. 108) est modifiée et s'applique désormais (seulement) à toutes les voitures automobiles lourdes affectées au transport de choses. Jusqu'à présent, cette interdiction concernait notamment aussi les voitures d'habitation et les voitures de tourisme lourdes (art. 26, al. 2, 28, al. 1, OSR), bien que les autocars ne fussent pas soumis à l'interdiction de dépasser. La signification des signaux est alignée sur la Convention internationale sur la circulation routière et en même temps la signification du symbole représentant le camion est unifiée, dans le sens que tous les signaux qui représentent un camion se rapportent effectivement aux mêmes véhicules.

Cette section régit désormais aussi le signal « Laissez passer les véhicules venant en sens inverse » (art. 109), qui se trouvait jusqu'à présent parmi les signaux de priorité (art. 42, al. 1, OSR).

Section 3 : Signaux d'obligation

Art. 112 : Stop, cédez le passage

Les signaux « Stop » et « Cédez le passage » sont présentés comme des signaux d'obligation puisque la catégorie des « Signaux de priorité » est supprimée.

Art. 113 : Sens

La disposition actuelle « Sens obligatoire » (art. 24, OSR) a été fortement condensée, sans que cela implique des modifications matérielles.

Art. 114 : Carrefour à sens giratoire

La règle concernant les carrefours à sens giratoire a été détachée de la disposition actuelle « Sens obligatoire » (art. 24, al. 4, OSR) parce que leur signal se distingue beaucoup des signaux qui y sont décrits.

Il serait concevable, pour réduire les panneaux, de donner la signification des deux signaux combinés (« Carrefour à sens giratoire » et « Cédez le passage ») au seul signal « Carrefour à sens giratoire ». Cette variante ne semble toutefois guère réalisable puisque la Convention internationale sur la signalisation routière prévoit aussi expressément la double signalisation et que celle-ci revêt une autre signification que le signal « Carrefour à sens giratoire ».

Cette disposition décrit donc une combinaison de deux signaux, ce qui constitue une anomalie. Elle intègre aussi les règles qui se trouvaient jusqu'à présent sous les règles (générales) de circulation (art. 41b OCR). Elle renonce à préciser que les conducteurs doivent ralentir avant d'entrer dans un carrefour à sens giratoire parce que ce principe s'applique à toute perte de priorité (art. 58, al. 1, OUR-P) et qu'il est aussi mentionné pour le signal « Cédez le passage » (art. 112 OUR-P).

La limitation de la dérogation actuelle à l'obligation de tenir sa droite aux carrefours à sens giratoire sans délimitation de voies (art. 41b, al. 3, OCR) est supprimée à la demande des organisations de cyclistes (al. 4).

Art. 115 : Chaînes à neige obligatoires

Le contenu de cette disposition correspond au droit actuel (art. 29 OCR).

Art. 116 : Piste cyclable, chemin pour piétons, allée d'équitation

Il est désormais prévu que les conducteurs de véhicules dont la vitesse maximale, par construction, n'excède pas 20 km/h et la largeur n'excède pas 1 m doivent emprunter la piste cyclable, vu que l'art. 71 OUR-P les assimile aux cycles. De plus, cette obligation s'applique désormais aux cycles non plus seulement à une voie, mais aussi à plusieurs. La différenciation actuelle, à ce sujet, de l'art. 33, al. 1, OSR ne paraît pas adéquate (art. 116, al. 1).

L'obligation d'avoir égard aux piétons sur les chemins signalés et utilisés en commun est reformulée (al. 5) et adaptée à d'autres situations comparables (cf. art. 12, al. 2, et 149, al. 1, OUR-P).

Il n'y a pas d'autres modifications matérielles par rapport au droit actuel (art. 33 OSR).

Art. 117 : Chaussée réservée aux bus

Ce signal est repris sans changement du contenu (art. 34 OSR). On précise que, pour les voies réservées aux bus, il sert uniquement à « préciser leur tracé », c'est-à-dire que les droits et les obligations découlent toujours directement des marques (et non du signal) et donc que les exceptions éventuelles doivent aussi toujours être marquées. Elles ne sont pas signalées.

Section 4 : Signaux particuliers impliquant des règles de comportement

Jusqu'à présent, les signaux d'indication comprenaient une section « Signaux impliquant des règles de comportement », qui décrivait des signaux dont certains se limitaient à de simples indications, mais d'autres impliquaient aussi des droits et des obligations. Ces derniers sont désormais décrits dans la présente section au chapitre des signaux de prescription, par analogie avec la structure de la Convention internationale sur la signalisation routière.

Art. 118 : Signaux pour des aires de circulation particulières

Les signaux de cet article impliquent toute une série de règles de comportement divergentes. Cet article renvoie uniquement au fait que des règles de comportement particulières s'appliquent au tronçon routier visé. Celles-ci sont décrites parmi les règles générales de circulation (« Aires de circulation particulières signalées », art. 67 et suiv. OUR-P).

Le panneau de localité se trouvait jusqu'à présent parmi les signaux d'indication dans la section « Indication de la direction » (art. 50 OSR), bien que la validité de diverses règles propres aux localités dépende déjà aujourd'hui de ce signal. Mais la plus importante règle propre aux localités, la limitation générale de vitesse à 50 km/h, devait être indiquée séparément. Il est désormais prévu de réglementer les signaux de début de localité dans un sens analogue aux signaux « Autoroute » et « Semi-autoroute », sous les signaux impliquant des règles de comportement.

Art. 119 : Routes principales

Concernant les rapports de priorité à une intersection, l'al. 1 a une signification analogue au signal « Intersection avec une route sans priorité », désormais classé dans les signaux de danger puisque la catégorie des « Signaux de priorité » est supprimée. Mais le signal « Route principale » implique aussi des règles dérogatoires en matière de parage, désormais décrites avec le signal lui-même (al. 2) et non plus sous les règles générales de circulation (actuellement : art. 20, al. 2, let. b et c, OCR).

L'al. 2 renonce désormais à la différenciation entre l'intérieur et l'extérieur des localités (actuellement : art. 19, al. 2, let. b et c, OCR). Etant donné la densité accrue du trafic et le fait que les surfaces destinées au parage sont normalement séparées des routes principales à l'intérieur des localités, les facilités actuelles ne sont plus nécessaires pour ce domaine.

Art. 120 : Zone de rencontre

& Art. 121 : Zone piétonne

Ces signaux sont désormais régis dans cette section, parce qu'ils impliquent plusieurs règles de comportement qui dérogent beaucoup aux règles générales. Ils sont repris du droit actuel sans changement (art. 22b, 22c OCR), bien que la zone 30 ne soit plus régie spécifiquement dans cette ordonnance, mais seulement dans la nouvelle OSRO-P. Comme cette ordonnance met plus l'accent et présente plus en détail l'obligation de faire preuve d'attention et d'égards (art. 4, en particulier al. 3, let. a), la signification d'un panneau de zone 30 pour les usagers se restreint à une limitation de vitesse indiquée pour une zone.

Art. 122 : Sens unique, priorité par rapport aux véhicules venant en sens inverse, route postale de montagne

La disposition actuelle sur les sens uniques (art. 46, al. 1, OSR) renvoyait à l'OCR (art. 37 OCR). L'al. 1 intègre ces prescriptions tout en renonçant aux règles particulières pour passer à côté des îlots et des obstacles (art. 37, al. 2, OCR), puisqu'il n'est pas nécessaire de déroger aux règles générales (art. 51, al. 1, OUR-P), notamment en raison de la circulation plus fréquente de cycles en sens inverse et des diverses possibilités de marquage.

L'al. 2 est issu des signaux de priorité actuels (art. 42, al. 2, OSR). L'al. 3 se trouvait sous les signaux impliquant des règles de comportement (art. 45, al. 2, OSR).

Art. 123 : Place d'évitement, place d'arrêt, voie de détresse

En reformulant l'art. 47, al. 6, OSR, le nouvel art. 123, al. 3, OUR-P, oblige désormais explicitement les conducteurs à utiliser la voie de détresse signalée, en cas de défaillance des freins. La disposition de l'OSR actuelle doit probablement déjà être interprétée dans ce sens, mais il y manque une obligation explicite.

Art. 124 : Parcage

La disposition actuelle (art. 48 OSR) est reprise en grande partie. La disposition sur le placement du disque de stationnement (al. 3) est complétée par le principe, qui se trouvait jusqu'à présent (seulement) pour la zone bleue dans l'annexe 3 OSR et selon lequel il n'est pas obligatoire de placer le disque de stationnement lorsque le véhicule n'est parké que durant des heures où la limitation de temps ne s'applique pas (art. 124, al. 3, phrase 3, OUR-P).

On pourrait se demander si le régime de parcage de la zone bleue correspond encore aux besoins actuels, puisqu'il est adapté à des heures d'ouverture des entreprises qui ne coïncident plus avec les réalités actuelles (p. ex. la règle dérogatoire de la zone bleue durant la pause de midi). Vu les expériences faites jusqu'à présent avec cet instrument, on suppose qu'il ne serait guère possible de communiquer une modification des droits de parcage liés à la zone bleue. Il faudrait donc étudier si le régime de stationnement lié à la zone bleue devrait être abrogé, ce qui entraînerait l'obligation de toujours indiquer les restrictions de parcage sur une plaque complémentaire. Ce régime donnerait aussi la possibilité d'utiliser le marquage bleu à titre général pour des places de stationnement à temps limité, mais non payantes. On renonce tout de même à proposer l'abrogation de la zone bleue notamment parce que les places de stationnement des centres commerciaux sont le plus souvent payantes et que les zones bleues dans les quartiers habités servent surtout à gérer le stationnement (cartes pour résidents).

On renonce au signal « Parking couvert ». Les parkings couverts peuvent en principe être indiqués à leur emplacement par les autres signaux qui énoncent les conditions d'utilisation. Le fait qu'il s'agit d'un emplacement de parcage couvert est visible sur place. L'indication d'un parking couvert paraît plus importante pour l'indication de la direction : une règle correspondante est donc reprise dans ce contexte (art. 138, al. 1, OUR-P).

D'autres nouveautés sont la renonciation aux exigences relatives au verso du disque de stationnement ainsi que la limitation du domaine d'utilisation du signal actuel 4.19 (« Fin du parcage avec disque de stationnement »), qui ne peut désormais être utilisé plus que sur des signaux de zone, puisque c'est le seul endroit où il existe un besoin légitime, vu qu'il est possible ailleurs d'indiquer le début et la fin des emplacements de parcage par la plaque de début et de fin.

Chapitre 4 : Signaux d'indication

Section 1 : Signaux d'informations

Art. 125 : Principe

Cette disposition correspond en grande partie au droit actuel (art. 57, al. 2, OSR).

Art. 126 : Passage, passage souterrain et passerelle pour piétons

Les règles liées à ces installations ne dépendent plus des signaux de cet article (ce n'était pas entièrement clair dans le droit actuel par rapport aux passages souterrains et aux passerelles). Il n'est pas impératif de placer ces signaux. Leur signification se limite à préciser l'emplacement de ces installations. Ces dispositions, qui impliquaient jusqu'à présent des règles de comportement (art. 47, al. 1 et 2, OSR) ne constituent donc plus que des informations.

Art. 127 : Passage à niveau

Ici aussi, des considérations analogues à celles de l'art. 126 ont mené à l'intégration du signal dans les informations : la perte de priorité de tous les usagers de la route par rapport au chemin de fer ressort déjà des dispositions générales (art. 28 LCR et art. 6 OUR-P). La signification du signal se limite à l'indication de l'emplacement bien qu'à la différence des signaux de l'art. 126 OUR-P, il soit toujours mis en place et non pas seulement lorsqu'il doit préciser l'emplacement d'une installation. On renonce désormais à la croix de St-André double (actuellement : art. 93, al. 3, OSR), puisque pour l'utilisateur de la route il est surtout important de savoir qu'il traverse un passage à niveau, mais moins s'il présente une ou plusieurs voies de chemin de fer.

Art. 128 : Impasse

L'al. 1 reformule légèrement la règle actuelle sur les impasses (art. 46, al. 3, OSR) sur le modèle de la Convention sur la circulation routière. Il exprime ainsi plus clairement qu'une route est une impasse uniquement lorsqu'elle est sans issue « physique » et non dès qu'elle n'est pas praticable d'un bout à l'autre en raison d'une interdiction. Les usagers doivent être informés du second cas par la signalisation avancée de l'interdiction et non par l'indication d'une impasse.

L'al. 2 introduit désormais le signal « Impasse avec exceptions », qui signale une impasse qui débouche sur un chemin pour piétons ou une piste cyclable. Ce signal a fait l'objet d'une recherche (Commentaires généraux, let. F, ch. 1). Il est déjà utilisé à plusieurs endroits dans la pratique et n'entraîne pas de signaux supplémentaires, puisqu'il est utilisé non pas en plus, mais à la place du signal de l'al. 1.

Art. 129 : Disposition des voies de circulation

L'al. 1 correspond à l'aspect important pour les usagers de l'art. 59 OSR.

L'al. 2 ancre désormais le signal « Disposition des voies de circulation en cas d'ouverture de la bande d'arrêt d'urgence à la circulation » (cf. Commentaires généraux, let. F, ch. 1). Il faut souligner ici que ce signal est un pur signal d'indication et ne peut, en tant que tel, fonder de droits et d'obligations. Cela signifie que la bande d'arrêt d'urgence est ouverte ou fermée exclusivement par le système de signaux lumineux pour la régulation temporaire des voies de circulation. La représentation des signaux montre une forme inconnue à ce jour (cf. fig. G.08.1), qu'il est prévu de placer à proximité des entrées et des sorties d'autoroute.

Art. 130 : Indications sur l'état de la route

& Art. 131 : Information sur les limitations générales de vitesse

Les parties importantes pour l'utilisateur sont reprises des informations actuelles, sans changement (art. 58 et 61 OSR).

Art. 132 : Signaux d'indication divers

Plusieurs signaux d'indication prévus jusqu'à présent par l'art. 62 OSR sont abrogés faute de nécessité du point de vue de la pratique ou du droit de la circulation routière (Commentaires généraux, let. E, ch. 4.3) ou leur domaine d'utilisation est limité aux tunnels signalés et ils sont donc régis non plus dans un sens général par l'article « Signaux d'indication divers », mais par l'article spécifique suivant « Signaux d'indication dans les tunnels signalés ». Par contre, un nouveau signal « Poste d'essence avec des carburants spéciaux » est prévu, sur lequel figurera notamment le carburant spécial qui y est disponible.

Art. 133 : Signaux d'indication dans les tunnels signalés

L'al. 1 mentionne les signaux « Extincteur » et « Téléphone de secours » et apporte à leur sujet diverses modifications par rapport au droit actuel (art. 62, al. 1 et 3, OSR). Ces deux signaux ne peuvent désormais être utilisés plus que dans les tunnels signalés et seul le signal « Téléphone de secours » est mis à disposition, au lieu du signal actuel « Téléphone ». La possibilité de placer une combinaison de ces deux signaux est également prévue puisque la place réduite dans les tunnels en justifie le besoin.

L'al. 2 limite le domaine d'utilisation du signal « Bulletin routier radiophonique » au besoin peut-être légitime, c'est-à-dire annoncé lors de la consultation préalable, que le signal serve désormais à informer qu'il est possible de recevoir par radio dans un tunnel des informations spécifiques sur des incidents et, si nécessaire, des consignes de comportement. Il est prévu que le signal n'affiche pas de fréquence puisque le bulletin routier est diffusé sur toute la largeur de bande dans les tunnels.

L'al. 3 reprend la partie importante pour les usagers de la règle actuelle sur la signalisation des issues de secours (art. 62, al. 7, OSR).

Art. 134 : Indications spécifiques aux autoroutes et aux semi-autoroutes

Cette disposition regroupe les signaux d'indication utilisés uniquement sur les autoroutes et les semi-autoroutes. Les al. 2 et 3 proviennent du chapitre actuel « Autoroutes et semi-autoroutes », désormais supprimé sous cette forme. Le signal de l'al. 1 « Aire de ravitaillement » se trouvait jusqu'à présent uniquement dans les instructions de la VSS et il est désormais régi au niveau de l'ordonnance (cf. aussi Commentaires sur l'OSRO-P concernant l'art. 46).

Art. 135 : Informations autoroutières

Il s'agit d'ancrer juridiquement les panneaux à messages variables au niveau de l'ordonnance.

Section 2 : Indication de la direction

Les indicateurs de direction ont une fonction d'information, mais jamais d'obligation. Les indicateurs de direction nécessiteraient un remaniement de fond et approfondi qui aurait dépassé le cadre du présent projet (cf. Commentaires généraux, let. F, Introduction). Tout le système de l'indication de la direction doit être approfondi en fonction du développement et des offres et des possibilités techniques actuelles. Aucune autre catégorie de signaux n'est utilisée plus fréquemment. Elle constitue une part considérable de l'ensemble de la signalisation et joue un rôle important dans la problématique de la signalisation excessive. La tendance est de demander de plus en plus d'indicateurs de direction.

Malgré cette problématique, ce projet inclut des indicateurs de direction qui ne se trouvaient pas dans l'OSR. Il est désormais prévu que l'OUR-P décrive, au moins de façon rudimentaire, tous les signaux qui ont une signification pour les usagers sur les routes publiques, c'est-à-dire tous les signaux qui adressent aux usagers, sous quelque forme que ce soit, des prescriptions, des indications ou encore de simples informations sur la circulation routière. Elle mentionne donc désormais aussi les indicateurs de direction du réseau de chemins de randonnée pédestre selon la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)¹⁰ et les panneaux indiquant les noms de rues, avec l'avantage que ces indicateurs et ces panneaux bénéficient aussi de la protection prévue pour les signaux (art. 98 LCR). Elle précise en même temps qu'il faut aussi respecter toutes les exigences générales concernant la signalisation routière pour mettre en place des indicateurs de direction, qu'il faut donc aussi tenir compte des indicateurs de direction p. ex. en ce qui concerne le nombre maximal de signaux par support (art. 5, al. 2, OSRO-P).

¹⁰ RS 704; <http://www.admin.ch/ch/f/rs/c704.html>

Art. 136 : Indicateurs de direction en général, indicateurs de direction avancés et panneaux de présélection

Cette disposition décrit les indicateurs de direction qui servent en priorité à indiquer la direction des localités. L'al. 1 décrit désormais les lieux d'utilisation des signaux disponibles à cet effet.

L'al. 2 reprend la règle actuelle (art. 49, al. 2, 1^{re} phrase, OSR).

L'al. 3 réunit les règles qui se trouvaient jusqu'à présent dans 2 dispositions (art. 51, al. 1, et 52, al. 1, OSR) et signale que d'autres lieux de destination peuvent être placés sur les indicateurs de direction avancés et les panneaux de présélection, dans des champs de la couleur qu'aurait un indicateur de direction correspondant (donc p. ex. un champ rouge pour l'indication avancée de la direction pour les cyclistes). En parlant de « fond », la phrase 1 couvre aussi bien les destinations mentionnées directement sur la couleur de l'indicateur de direction (avancé) ou du panneau de présélection en question que celles mentionnées dans un champ séparé et d'une autre couleur. La phrase 2 ne s'applique ainsi plus qu'aux champs d'une autre couleur que blanc, bleu ou vert.

L'al. 4 correspond, en ce qui concerne les indicateurs de direction avancés, à la disposition actuelle (art. 52, al. 6, OSR). Il précise désormais qu'il est aussi possible d'utiliser des signaux sur les panneaux de présélection et que ceux-là ont uniquement une fonction d'annonce.

Art. 137 : Types particuliers d'indicateurs de direction avancés

Comme l'art. 136, cet article traite d'indicateurs de direction qui ont une fonction générale. Il s'agit de dispositions existantes réparties à différents endroits (art. 86, al. 7, et 54, al. 6 et 8, OSR). En reformulant légèrement l'art. 54, al. 8, OSR actuel, l'art. 137, al. 2, OUR-P précise que le signal H.23 (actuellement 4.55) a une pure fonction d'indicateur de direction ; les obligations découlent non de l'indicateur de direction, mais seulement du signal de prescription lui-même, placé ensuite.

Art. 138 : Indicateurs de direction blancs pour établissements particuliers

L'al. 1 reprend les règles de l'art. 54, al. 1 et 2, OSR et prévoit en outre que des emplacements de parcage couverts puissent aussi être indiqués en tant que telles sur des indicateurs de direction. De plus, la possibilité d'indiquer au moyen d'un symbole à quelles catégories de véhicules sert l'emplacement de parcage est généralisée et autorisée pour tous les indicateurs de direction de cet alinéa.

L'al. 2 reproduit le droit actuel (art. 54, al. 3, OSR).

L'al. 3 autorise désormais d'indiquer la direction d'hôpitaux pour soins aigus dotés d'une permanence d'urgence fonctionnant 24 heures sur 24, qui était jusqu'ici intégrée dans le chapitre « Renseignements additionnels concernant les signaux » (art. 65, al. 11, OSR).

Art. 139 : Indicateurs de direction « Entreprise » et signaux touristiques

L'al. 1 régit les indicateurs de direction « Entreprise » (actuellement : art. 54, al. 4, OSR) et mentionne désormais explicitement la possibilité d'indiquer la direction des zones industrielles et artisanales. Cette signalisation permet probablement de réduire la nécessité de placer des indicateurs de direction pour les différentes entreprises déjà en dehors de la zone artisanale (conformément à la règle intégrée dans l'OSRO-P).

Les al. 2 et 3 mentionnent les indicateurs de direction touristiques et les indicateurs pour hôtels. Il n'était prévu jusqu'à présent que l'obligation du DETEC d'édicter des instructions à leur sujet (art. 54, al. 9, OSR).

Le droit actuel prévoyait que les panneaux de localité s'utilisaient aussi pour désigner les sommets de col (art. 50, al. 6, OSR). Avec la nouvelle signification qu'il est prévu de donner au panneau de localité et avec son transfert sous les signaux impliquant des règles de comportement, il est nécessaire de réglementer l'indication du sommet d'un col dans les indica-

teurs de direction. Bien qu'il ne soit guère possible de confondre le panneau servant à indiquer le sommet d'un col, en raison de sa situation, avec un panneau de localité (avec les droits et les obligations qu'il implique), il est aussi prévu de le différencier optiquement de ce dernier en rendant obligatoire l'indication de l'altitude (al. 4).

Art. 140 à 144

Les informations indiquées sont mentionnées avec les indicateurs de direction traités par ces articles. Il faut signaler que le droit actuel contenait certains éléments impliquant des obligations au sujet des indicateurs de direction pour des genres de véhicules déterminés (cf. prescription facultative de l'art. 54, al. 1, OSR et obligations de l'art. 54a, al. 1, OSR). Ces éléments ont été éliminés du présent projet. Les indicateurs de direction n'ont effectivement qu'une fonction d'indication de la direction, mais jamais de fonction d'obligation. Si on veut créer des obligations pour les usagers, il faut le faire par le biais de la signalisation de prescription.

L'article au sujet de l'indication des déviations intègre désormais, conformément à la pratique, la possibilité de biffer les destinations inaccessibles avec des croix orange ou rouges. Cette suppression temporaire de destinations sur les indicateurs de direction existants constitue le pendant des indicateurs de direction orange.

Les panneaux indicateurs des chemins de randonnée pédestre et les panneaux indiquant les noms de rues sont désormais mentionnés brièvement (cf. aussi introduction à la présente section). La forme des panneaux indiquant les noms de rues a évolué différemment selon les lieux. Une harmonisation au niveau du droit fédéral ne se justifierait guère à l'heure actuelle puisqu'elle n'est ni nécessaire, ni réalisable.

Chapitre 5 : Renseignements additionnels concernant les signaux

Ce chapitre contenait jusqu'à présent un petit nombre d'articles regroupant un très grand nombre d'alinéas (art. 63 à 65 OSR) et n'était donc pas conforme à la technique législative.

Une autre nouveauté est que ce chapitre présente maintenant tous les renseignements additionnels qui ne sont pas des éléments obligatoires d'un signal donné.

Art. 145 : Principes

Cette disposition correspond au droit en vigueur (art. 63 OCR), bien qu'elle décrive de façon moins détaillée comment et où il est possible de placer des renseignements additionnels, puisque cela n'a probablement guère d'importance pour leur compréhension par les usagers.

Art. 146 : Renseignements concernant le champ d'application des signaux en général

Cette disposition régit les renseignements additionnels en principe utilisables à titre général qui permettent de déterminer le champ d'application local (al. 1), temporel (al. 2) ou matériel (al. 3 et 4). Le domaine d'utilisation de la plaque complémentaire « Longueur du tronçon » est désormais légèrement limité : il est prévu qu'elle ne soit plus utilisable pour les informations, faute de nécessité pratique.

L'al. 4 reprend le droit actuel (art. 64, al. 6, OSR) en précisant que l'indication « Cycles » doit en principe être donnée avec le symbole prévu (et non avec des mots). Cette disposition constitue une exception au principe d'assimilation des cycles et des cyclomoteurs. Mais elle est toujours justifiée matériellement et répond à une nécessité pratique puisque, pour divers signaux, il paraît judicieux d'excepter les cycles et les cyclomoteurs dont le moteur est arrêté, mais non pas pour les cyclomoteurs en général. Cela signifie que, lorsqu'il s'agit de modifier des signaux, des nuances plus fines de ce genre sont probablement assez souvent opportunes et qu'il est aussi prévu de pouvoir les indiquer avec la plaque complémentaire. Si on veut dans tel ou tel cas que la plaque complémentaire concerne aussi les cyclomoteurs, il est bien entendu toujours possible d'ajouter leur symbole sur la plaque complémentaire.

Art. 147 : Renseignements concernant le champ d'application des signaux concernant l'arrêt ou le parage des véhicules

Les règles de cette disposition correspondent au droit actuel (art. 64, al. 3 et 4, let. b, et 65, al. 2, OSR), bien que la plaque de direction puisse désormais être utilisée avec tous les signaux concernant l'arrêt ou le parage des véhicules, puisque la limitation actuelle aux signaux « Parage autorisé » et « Interdiction de parquer » ne paraît guère appropriée. La possibilité d'utiliser les signaux (de taille réduite) « Parage autorisé avec disque de stationnement » et « Parage autorisé contre paiement » pour annoncer des dérogations temporaires à l'interdiction de s'arrêter ou de parquer est également prévue (al. 3) puisque les besoins pratiques évolueront probablement en direction de possibilités de réglementation plus détaillées.

Art. 148 : Renseignements concernant le champ d'application des interdictions de circuler et des limitations du poids ou des dimensions

L'al. 1 correspond à la règle actuelle, qui se trouvait toutefois sous les signaux de prescription (art. 17, al. 3, OSR). Il existe une incohérence entre le texte français et les textes allemand et italien : la mention « Zubringerdienst gestattet » de la version allemande (analogue à la version italienne) correspond à « Riverains autorisés » de la version française, alors que selon l'usage général « riverains » devrait être traduit par « Anwohner ». Dans les régions germanophones, il existe aussi la plaque complémentaire « Anwohner gestattet », qui est comprise dans un autre sens, plus restreint, que « Zubringerdienst gestattet » ou « Riverains autorisés ». Malgré cette incohérence, on renonce à proposer une modification puisque notamment les autorités responsables de la signalisation se sont prononcées contre un ajustement linguistique.

L'al. 2 met à disposition une nouvelle plaque : « Chargement ou déchargement de marchandises autorisé ». Cette règle précise, conformément à la pratique du Tribunal fédéral¹¹, qu'il est permis de circuler ou de stationner son véhicule uniquement au titre et dans le cadre (notamment au sens temporel) du chargement ou du déchargement de marchandises.

Art. 149 : Renseignements concernant le champ d'application des signaux relatifs aux chemins pour piétons, aux pistes cyclables et aux allées d'équitation ainsi que du signal « Chaussée réservée aux bus »

L'al. 1 autorise désormais aussi pour les pistes cyclables et les chemins pour piétons la possibilité d'admettre en principe n'importe quels autres usagers, ce qui n'était pas possible jusqu'à présent ailleurs que sur les allées d'équitation et près du signal « Chaussée réservée aux bus », puisque d'autres usagers ne peuvent être admis sur les pistes cyclables et les chemins pour piétons que dans la mesure prévue par le Conseil fédéral (art. 43, al. 2, LCR). La nouvelle règle prévient certes un peu le principe de répartition de la circulation, mais offre la possibilité de signaler plus d'aires de circulation comme des pistes cyclables ou des chemins pour piétons (il est p. ex. possible de signaler une route interdite à la circulation des véhicules automobiles à l'exception du trafic agricole aussi comme une piste cyclable en utilisant une seule et même plaque complémentaire, ce qui améliore le statut juridique des cyclistes). Pour éviter de saper le principe de répartition des flux de circulation et que n'importe quelles routes puissent être signalées comme pistes cyclables ou chemins pour piétons avec une plaque complémentaire « exceptés (autres) véhicules », la nouvelle OSRO-P prévoit que des exceptions à ces signaux ne sont autorisées que si elles ne gênent pas notablement les principaux ayants droit (art. 57, al. 2, OSRO-P).

L'al. 2 correspond au droit actuel (art. 65, al. 8, OSR). Il est maintenu bien que l'al. 1 prévienne désormais (cf. ci-dessus) la possibilité générale d'ajouter des plaques complémentaires au signal « Chemin pour piétons ». Il y est certes aussi question de l'utilisation du signal « Chemin pour piétons » complété par une plaque complémentaire, mais la situation régie ici constitue un cas vraiment particulier, à mentionner séparément : l'al. 2 prévoit la levée de la

¹¹ ATF 89 IV 213 et suiv.

plaque complémentaire, ce qui ne doit pas s'appliquer à l'al. 1. Il prévoit en outre l'utilisation du signal « Chemin pour piétons » sur le *trottoir* : l'admission d'autres usagers doit rester un cas exceptionnel dans cette situation et donc n'être autorisée que dans des conditions très précises (cf. art. 57, al. 1, OSRO-P).

L'al. 3 s'inspire du droit actuel (art. 64, al. 4, let. a, OSR), mais est un peu reformulé pour ne pas donner l'impression que le signal portant la flèche de direction est placé près de *chaque* bande cyclable, chemin pour piétons ou allée d'équitation qui se trouve de l'autre côté de la chaussée. Un signal placé près du chemin lui-même est probablement suffisant ; il n'est utile d'ajouter un signal portant une flèche de direction que lorsqu'il est effectivement nécessaire pour que le chemin soit visible (cf. aussi à ce sujet le nouvel art. 57, al. 3, OSRO-P).

Art. 150 : Autres renseignements concernant le champ d'application de certains signaux

Cette disposition contient des renseignements additionnels déjà prévus aujourd'hui (art. 19, al. 1, let. f et f^{bis}, 20, al. 2, et 65, al. 10, OSR) et utilisés uniquement avec certains signaux.

Art. 151 : Plaque complémentaire « Direction de la route prioritaire »

Il est désormais prévu que cette plaque complémentaire puisse s'utiliser non plus comme jusqu'à présent seulement pour désigner une intersection avec une route principale (art. 65, al. 1, OSR), mais aussi pour désigner une intersection avec une route secondaire prioritaire qui change de direction.

Art. 152 : Plaques complémentaires aux passages à niveau

Cet article reprend le contenu de la disposition actuelle (art. 92, al. 2., OSR) en grande partie sans changement. La plaque complémentaire « Passage privé » (art. 93, al. 6, OSR) est réglée dans les dispositions transitoires. Il reprend le délai transitoire de 2014 pour le remplacement de ces plaques complémentaires, qui n'apparaissait jusqu'à présent que dans le droit ferroviaire. Il est précisé que cette plaque complémentaire est prévue pour le signal « Croix de St-André », ce qui correspond à son utilisation effective actuelle.

Art. 153 : Autres renseignements additionnels concernant certains signaux

Le renseignement additionnel de l'al. 1 faisait partie du signal actuel « Sens unique avec circulation restreinte en sens inverse » (art. 46, al. 2, OSR), qui n'est désormais plus réglementé comme un signal autonome.

Le contenu des autres alinéas a été repris du droit actuel sans changement, excepté deux modifications mineures : l'al. 3 (art. 65, al. 4, OSR) précise que la plaque complémentaire « Chaussée verglacée » ne peut désormais être ajoutée qu'au signal « Chaussée glissante » et l'al. 6 (art. 89, al. 7, OSR) que la plaque complémentaire « Poste d'essence suivant » ne peut être ajoutée qu'aux signaux indiquant les installations annexes dotées d'un poste d'essence. Mais ces modifications correspondent probablement en majeure partie à la pratique actuelle et n'auront donc guère de conséquences pratiques. Les renseignements additionnels étaient en partie (al. 2, 3, 6) réglementés avec les signaux respectifs (art. 5, al. 2, 48, al. 7, et 89, al. 7, OSR).

Chapitre 6 : Signaux lumineux

Différentes modifications matérielles sont apportées concernant les installations de signaux lumineux. Différentes règles transitoires sont nécessaires pour pouvoir remplacer le système actuel. Les nouveaux éléments et les motifs des adaptations sont décrits dans les Commentaires généraux (let. F, ch. 2).

Art. 154 : Genre et signification des signaux lumineux

Cette disposition décrit les signaux lumineux utilisables et opère une distinction entre « feu », qui signifie toujours feu fixe, « feu clignotant » et désormais « feu tournant ». Elle définit la signification des différentes couleurs.

Art. 155 : Plaques complémentaires portant des flèches

Comme l'ordonnance ne réglemente les signaux lumineux qu'après les autres signaux, cette plaque complémentaire est maintenue à cet endroit pour des raisons systématiques.

On trouve différentes flèches dans le domaine des installations de signaux lumineux. Elles peuvent apparaître non seulement sur la plaque complémentaire, mais aussi dans les feux des installations lumineuses, comme marques de présélection ou sur les panneaux de présélection. La signification de ces flèches est uniformisée en ce qui concerne le choix des directions. Les flèches figurant sur des plaques complémentaires signifiaient jusqu'à présent que le signal lumineux ne valait que dans le sens indiqué (art. 68, al. 9, OSR) et le texte laissait en suspens la possibilité de prendre les directions non couvertes par la plaque complémentaire indépendamment du signal lumineux. Il est désormais clairement stipulé qu'il n'est pas permis de prendre d'autres directions que celle indiquée.

Art. 156 : Disposition des feux

La disposition actuelle (art. 70, al. 5, OSR) n'était pas toujours appropriée (cf. art. 70, al. 4, OSR), elle est donc reformulée.

Art. 157 : Installations lumineuses tricolores

Une disposition distincte régit l'installation lumineuse utilisée normalement pour la circulation en général. Il s'agit d'une de ces dispositions qu'il faudra modifier au terme d'un délai transitoire pour l'introduction du nouveau système.

L'al. 1 décrit brièvement la fonction de cette installation lumineuse.

Le droit actuel stipulait à titre général que les signaux lumineux priment les règles générales de priorité, les signaux de priorité et les marques routières (art. 68, al. 1, OSR). Mais dans le fond, cette règle ne s'applique aujourd'hui déjà qu'au feu vert, puisque le feu rouge et le feu jaune, du fait de leur signification, n'entrent jamais en conflit avec les règles et les signaux de priorité :

- Le feu rouge ordonne l'arrêt avant que sa signification puisse vraiment devenir effective. Comme le feu rouge, le feu jaune fixe ne peut engendrer, en raison de sa signification ou encore s'il est allumé en même temps que le rouge (cf. art. 154, al. 3, OUR-P), aucun conflit avec les règles, signaux ou marques de priorité.
- Au feu jaune clignotant, la préséance de ces règles générales ainsi que des signaux et des marques est au contraire expressément stipulée (art. 154, al. 4, OUR-P).

Une contradiction avec les règles et les signaux de priorité ne peut donc surgir qu'avec le feu vert. La nouvelle formulation de l'art. 157, al. 2, OUR-P, qui s'applique uniquement au feu vert, tient compte de cet état de fait déjà en vigueur. Mais il n'est pas prévu que le feu vert prime les signaux de priorité dans tous les cas : aux installations lumineuses à feux rouge et vert, mais dépourvues de feu jaune (art. 70, al. 4^{bis}, OSR), qui peuvent être utilisées seulement dans le cadre de la gestion des rampes d'accès aux autoroutes et semi-autoroutes, les signaux de priorité de l'entrée qui suit doivent être observés malgré le feu vert. L'al. 2 limite donc désormais le principe général actuel au feu vert des installations lumineuses tricolores.

Art. 158 : Installations lumineuses bicolores

Les règles correspondantes du droit actuel ont été reprises en grande partie sans changement (art. 70, al. 4 et 4^{bis}, OSR). L'al. 1 signale désormais que les installations à feux rouge et vert sont complétées par une plaque qui indique le nombre maximal de véhicules qui ont le droit de passer pendant une phase verte.

Art. 159 : Signaux lumineux destinés à certains usagers

Cet article contient des dispositions complémentaires pour les installations de signaux lumineux destinées aux cyclistes, aux piétons ou aux conducteurs de véhicules publics en service de ligne et correspond au droit actuel (art. 68, al. 7 et 8, et 69, al. 2, OSR). L'al. 2 exclut désormais la possibilité, pour les installations lumineuses bicolores destinées aux piétons, de passer directement du feu vert au feu rouge. La transition du vert au rouge doit toujours être annoncée par un feu vert clignotant. Cette mesure a pour but de faciliter la traversée de la route, notamment pour les personnes âgées, et d'optimiser ainsi la sécurité routière.

Art. 160 : Système de signaux lumineux pour la régulation temporaire des voies de circulation

Par rapport au droit actuel (art. 69, al. 3, OSR), cette disposition est légèrement changée et reformulée pour que ce système de signaux lumineux puisse être utilisé conformément à la pratique actuelle pour l'ouverture temporaire de la bande d'arrêt d'urgence à la circulation.

Chapitre 7 : Marques, barrières et dispositifs de balisage

Section 1 : Marques

La structure de cette section a subi d'importantes modifications par rapport aux dispositions actuelles sur les marques (art. 72 et suiv. OSR). Il s'agit en particulier de décrire plus clairement la signification des différentes marques que ce n'était parfois le cas jusqu'à présent.

Art. 161 : Principes

L'al. 1 précise comme jusqu'à présent vis-à-vis de l'utilisateur (art. 72, al. 1, OSR) que les marques peuvent aussi être réalisées par des éléments de construction.

L'al. 2 signale les marques, les éléments allongés de balisage et les feux encastrés (nouveaux) jaune-orange temporaires, qui priment les autres marques (actuellement : art. 72, al. 2, OSR).

Art. 162 : Marquage des voies de circulation en général

Cette disposition décrit les marques servant à délimiter les voies de circulation et importantes pour l'ensemble de la circulation.

Cette disposition est reprise en grande partie du droit actuel (élément de tous les alinéas de l'art. 73 OSR). L'al. 1 précise désormais qu'il est possible de délimiter des voies de circulation par rapport à des voies ferrées non seulement par une ligne de sécurité, mais aussi par une ligne de direction : celle-ci ne crée tout simplement pas de tracé propre. L'al. 3 précise que la ligne de sécurité longée par une ligne de direction ne peut être franchie que dans la zone de celle-ci (cet alinéa régit donc aussi bien la situation où une ligne de direction longe une ligne de sécurité sur un tronçon assez long que celle où une ligne de direction est placée sur un tronçon très court uniquement pour permettre d'obliquer). Il y a ici en outre un changement fondamental de la terminologie, puisque l'on ne parle plus de doubles lignes, mais de lignes de direction longeant des lignes de sécurité, puisque la notion, bien qu'elle soit compréhensible au niveau linguistique, ne visait pas la double ligne de sécurité et pouvait prêter à des malentendus.

Art. 163 : Voies réservées à des modes de transport particuliers

L'al. 1 reproduit le droit actuel (art. 74, al. 4, OSR), bien qu'il précise désormais que les dérogations éventuelles doivent toujours être marquées et qu'il ne suffit plus de les indiquer par un signal, dont la présence n'est pas impérative. Comme tous les autres droits et devoirs (de principe) découlent aussi des marques dans ce cas, il paraît logique que les exceptions à ces droits et à ces obligations doivent également être indiquées par les marques. Cela ne représente pas une modification matérielle; l'art. 74, al. 4, OSR actuel (peu clair à ce sujet) doit déjà être interprété, au vu de l'art. 34, al. 2, OSR, de la manière suivante: un marquage est toujours nécessaire et une indication de la dérogation à l'aide de signaux est possible en plus, mais pas en lieu et place de celui-ci.

L'al. 2 ajoute la prescription selon laquelle les autres conducteurs de véhicules n'ont le droit d'emprunter la bande cyclable que lorsqu'ils n'entravent pas la circulation des ayants droit. Jusqu'à présent, la règle relative à l'utilisation des bandes cyclables par d'autres usagers se trouvait avec les règles de circulation (art. 40, al. 3, OCR) alors que la règle analogue concernant les voies réservées aux bus était contenue dans les marques (art. 74, al. 4, OSR).

L'al. 3 prévoit désormais la possibilité de compléter les lignes de sécurité par une ligne jaune discontinue parallèle pour permettre aux bus publics en trafic de ligne ou aux cyclistes d'obliquer. Si la possibilité d'obliquer est réservée aux bus, les lignes sont complétées par une inscription jaune « Bus ». Dans le cadre de la consultation préalable, cette possibilité a parfois été remise en cause et jugée défavorable à la sécurité routière. Mais la proposition est maintenue puisqu'il existe aussi des doubles marques de ce genre pour le trafic roulant en général. Cette variante de marque qui permet d'obliquer uniquement aux cycles (ou uniquement aux bus) est déjà appliquée actuellement par des collectivités urbaines et elle est désormais aussi ancrée dans le droit. Il existe des situations où une restriction est opportune pour la circulation en général, mais non pour les cyclistes.

Les al. 4 et 5 correspondent en grande partie au droit actuel (art. 74, al. 6 et 11, OSR), bien qu'ils renoncent au passage actuel selon lequel les cyclistes peuvent traverser l'intersection les uns à côté des autres sur une bande cyclable élargie.

Art. 164 : Flèches

Cette disposition décrit toutes les flèches marquées, d'abord dans un sens général valable aussi bien pour les flèches blanches que jaunes. Les flèches blanches et jaunes ne sont différenciées qu'aux al. 3 à 5. Les flèches de présélection ne sont en outre plus décrites de façon autonome, mais à l'al. 2 comme un cas particulier des flèches de direction (actuellement : art. 74, al. 2 et 8, OSR).

L'al. 3 régit désormais aussi les petites flèches jaunes destinées aux cyclistes dans un sens général (actuellement : 74, al. 7, OSR). Il stipule en outre explicitement que toutes les flèches jaunes peuvent différer de la direction générale du trafic.

Art. 165 : Symboles

L'al. 1 correspond au droit actuel (art. 74, al. 10, OSR), bien qu'il ne renvoie désormais plus qu'à l'utilisation des « symboles » et non, explicitement, à l'utilisation des « symboles du signal en question », ce qui revient à s'adapter à la pratique, puisque déjà aujourd'hui on n'utilise en général pas les symboles du signal (cf. en particulier le symbole de piéton à la place du symbole du signal Chemin pour piétons).

L'al. 2 stipule dans un sens général que, pour le reste, les symboles indiquent quels usagers sont admis sur une aire de circulation (ou de stationnement). Il ne distingue pas si cette marque précise une règle existante (p. ex. symbole de cycle sur une bande cyclable) ou fonde un droit (p. ex. symboles de cycle ou de motorcycle sur une voie réservée aux bus). Le domaine d'utilisation concret des symboles n'est traité qu'ensuite dans l'OSRO-P (cf. art. 68).

Art. 166 : Voies de détresse

Ce marquage rare, mais spectaculaire, n'était prévu jusqu'à présent que dans des normes (SN 640 850a).

Art. 167 : Lignes d'arrêt et lignes d'attente, lignes longitudinales continues

Les lignes d'arrêt et les lignes d'attente sont décrites dans le sens actuel (art. 74 OSR), avec la précision que non seulement le véhicule, mais bien entendu aussi la partie frontale du chargement ne doit pas dépasser la ligne. L'al. 4 décrit désormais explicitement la signification de la ligne longitudinale continue. Il s'est révélé que la signification de la ligne longitudinale continue a été évaluée de façons très diverses dans la pratique. On était uniquement d'accord pour dire que sa signification ne correspond pas à celle de la ligne de sécurité. Le texte de l'ordonnance a donc pour but de clarifier ce point. Il stipule que les lignes longitudinales continues indiquent qu'il n'est plus permis de changer de voie. L'interdiction de changer de voie à partir d'un certain point avant une intersection correspond à une nécessité pratique et il est en même temps pertinent de ne pas devoir utiliser à cet effet une ligne de sécurité, dont tout franchissement est en principe sanctionné très sévèrement (il faut notamment tenir compte du fait qu'il n'est guère possible, suivant les dimensions du véhicule, d'obliquer sans franchir au moins en partie les lignes placées à une intersection et qu'une sanction pour « franchissement de la ligne de sécurité » ne saurait être adéquate dans ces situations !). Cette nouveauté correspond donc probablement à un besoin légitime tout en empêchant l'utilisation erronée des lignes de sécurité.

Les lignes d'arrêt et les lignes d'attente destinées aux cyclistes, qui jusqu'à présent pouvaient être jaunes, *doivent* désormais avoir cette couleur (cf. art. 75, al. 6, OSR et art. 167, al. 6, OSRO-P).

Art. 168 : Lignes de bordure et lignes de guidage, surfaces interdites au trafic

Ces règles correspondent au droit actuel en ce qui concerne les lignes de bordure et les surfaces interdites au trafic (art. 76, 78 et 90, al. 1, OSR). La nouvelle disposition selon laquelle il est possible d'interrompre les surfaces interdites était jusqu'à présent réglementée au niveau des normes¹². La disposition concernant les lignes de guidage est formulée de façon plus abstraite (art. 76, al. 2 et 3, OSR). Les situations dans lesquelles des lignes de guidage peuvent être utilisées sont décrites dans l'OSRO-P (art. 69a).

Art. 169 : Cases de stationnement

L'al. 1 prévoit désormais que la possibilité de marquer des cases de stationnement non seulement pour compléter la signalisation (art. 79, al. 1, OSR), mais aussi indépendamment de la signalisation. Les cases de stationnement utilisées sans signal peuvent poser certains problèmes de visibilité lorsque la route est couverte de neige, mais même un signal ne peut les résoudre qu'en partie.

La règle selon laquelle les véhicules doivent stationner dans les limites des cases de stationnement lorsqu'elles sont délimitées (art. 79, al. 1^{er}, OSR) s'appliquait déjà jusqu'à présent. Ce principe est désormais précisé en ce qui concerne les zones : lorsque des cases de stationnement sont marquées dans une zone pourvue de signaux qui autorisent le parcage, l'interdiction de parquer en dehors des cases de stationnement s'applique à l'ensemble de la zone.

L'al. 2 complète la règle existante (art. 79, al. 1^{er}) et prévoit, conformément au nouveau principe selon lequel il n'est pas impératif de signaler les cases de stationnement marquées, que les catégories de véhicules autorisées peuvent aussi être indiquées simplement par un symbole marqué.

¹² SN 649 850 a

Le contenu des al. 3 et 4 correspond au droit actuel, sans changement (art. 74, al. 1^{bis} et 2, OSR). La possibilité d'utiliser un revêtement particulier qui se distingue nettement du reste de la chaussée, au lieu d'un marquage, reste toutefois limitée aux cases de stationnement signalées.

L'al. 5 prévoit désormais expressément la possibilité d'attirer l'attention sur l'obligation de payer par des numéros ajoutés aux cases de stationnement. Mais l'obligation de payer en soi doit toujours être indiquée par un signal.

Les cases de stationnement jaunes, destinées à un cercle déterminé de personnes, sont désormais régies par un al. 6 distinct (actuellement : art. 79, al. 1^{bis}, OSR). Il est prévu que les cases de stationnement destinées à des ayants droit déterminés soient à l'avenir plus clairement différenciées des cases interdites au parage (cf. art. 170 OSRO-P) et soient impérativement présentées de cette manière (c'est-à-dire sans diagonales qui se croisent).

Art. 170 : Arrêts des transports en trafic de ligne, marques interdisant le stationnement ou l'arrêt

L'al. 1 de cet article régit les arrêts parce qu'ils équivalent à une interdiction de stationner et de s'arrêter pour les autres usagers. La règle selon laquelle l'arrêt est autorisé uniquement pour permettre à des passagers de monter dans le véhicule ou d'en descendre monter et seulement dans la mesure où des véhicules publics en trafic de ligne n'en sont pas gênés (actuellement : art. 79, al. 3, OSR) est limitée aux heures de service du trafic de ligne. Il n'existe en principe pas de nécessité plus étendue et les arrêts peuvent donc être utilisés en dehors des heures de service par exemple comme des places de taxi.

La signification des cases interdites au parage (al. 2) et des lignes interdisant l'arrêt volontaire (al. 3) correspond au droit actuel (art. 79, al. 4 et 6, OSR), bien que les cases de stationnement destinées à des véhicules déterminés ne doivent désormais plus être marquées comme des cases interdites au parage, mais comme des cases de stationnement conformément à l'art. 169, al. 6, OSRO-P.

Art. 171 : Marques destinées aux piétons, piste cyclable coupant une route secondaire

Le contenu de cette disposition correspond en grande partie au droit actuel (art. 72a, 74, al. 9, et 77, al. 1 et 3, OSR ainsi que 41, al. 3, OCR).

L'al. 2 sur les pistes cyclables coupant une route est intégré dans cette disposition parce que les normes actuelles ne se prononcent pas sur ces traversées et qu'il y a sur ce point un parallélisme avec les passages pour piétons.

Section 2 : Barrières et dispositifs de balisage

Art. 172 : Barrières

La signification des barrières n'était jusqu'à présent décrite qu'en rapport avec les passages à niveau (art. 93, al. 2, OSR). L'al. 1 la généralise et l'applique aussi aux barrages.

L'al. 2 correspond au droit actuel (art. 83, al. 2, OSR).

Art. 173 : Dispositifs de balisage

L'al. 1 définit la fonction des dispositifs de balisage et le principe selon lequel ils sont appliqués sous forme de bandes noires et blanches (actuellement : art. 82, al. 1 et 2, OSR). L'OSRO-P précise comment il faut les placer (art. 76 OSRO-P).

L'al. 2 attribue aux flèches de guidage noires et blanches une signification qui s'écarte légèrement du droit actuel (art. 82, al. 2, let. b, OSR) et correspond à celle des signaux de danger « Tournants » (art. 84 OSRO-P).

L'al. 3 et l'al. 4 correspondent au droit actuel (art. 82, al. 3 et 4, OSR).

Chapitre 7 : Signes et instructions de la police et d'autres personnes autorisées

Art. 174 : Force obligatoire des signes et des instructions

Cet article définit les personnes qui peuvent donner des signes et des instructions de force obligatoire. Son contenu correspond au droit actuel (art. 67, al. 1 et 2, OSR). L'al. 1 exprime désormais à titre général que les différentes catégories de personnes dont les signes sont obligatoires doivent être munies des signes distinctifs adéquats.

Art. 175 : Genre et signification des signes et des instructions

Les genres de signes qui doivent être observés sont comme jusqu'à présent décrits de manière non exhaustive.

Les al. 1 à 3 s'appliquent à la réglementation du trafic par la police et restent inchangés par rapport à aujourd'hui (art. 66, al. 1 à 3, OSR).

L'al. 4 stipule les autres manières d'ordonner l'arrêt : ces possibilités ne sont plus limitées aux différents ayants droit (art. 66, al. 4 et 5, OSR), mais sont désormais à disposition par principe, bien que quelques variantes de signes (en particulier avec un fanion rouge ou rouge et blanc) aient été totalement supprimées.

L'al. 5 régit une réglementation du trafic spécifique aux chantiers (actuellement : art. 66, al. 5, let. c, OSR) et stipule désormais que cette palette à faces alternantes – comme toutes les autres citées par l'art. 175 OUR-P – doit être rétroréfléchissante. Une différenciation à ce sujet ne paraît plus adéquate.

Art. 176 : Autorisation de régler la circulation

Cette disposition correspond au droit actuel (art. 67, al. 3). Lorsqu'elle octroie une autorisation, la police a la possibilité de définir et de limiter le genre des signes à utiliser.

Titre 4 : Courses spéciales

Ce titre régit les courses non conformes aux règles générales de circulation, mais qui peuvent néanmoins s'effectuer dans certaines circonstances.

Chapitre 1 : Transports spéciaux et véhicules spéciaux

Ce chapitre est restructuré et sa forme est en grande partie modifiée par rapport à aujourd'hui. Les exigences matérielles applicables aux véhicules et aux transports spéciaux restent pour l'essentiel inchangées. Il est prévu de définir les modalités de l'octroi des autorisations (autorisation unique, durable, inscription dans le permis de circulation, remise de copies de l'autorisation, etc.) non plus au niveau de l'ordonnance, mais dans des instructions.

Art. 177 : Généralités

Cet article contient les exigences générales applicables aux transports et aux véhicules spéciaux, notamment les exigences en matière de comportement dans la circulation et les mesures spéciales de protection.

L'al. 1 stipule comme l'art. 78, al. 1, OCR actuel que les transports spéciaux et les véhicules spéciaux ne peuvent circuler sur la voie publique qu'en vertu d'une autorisation. Toutes les autres règles de l'art. 78 OCR actuel doivent, si nécessaire, être édictées dans des instructions.

L'al. 2 reprend la règle de l'art. 85, al. 1, OCR actuel (dont l'al. 2 constitue l'art. 49 OUR-P).

L'al. 3 contient la partie de l'art. 84 OCR actuel qui concerne directement les conducteurs (à savoir l'al. 2).

Art. 178 : Transports spéciaux

L'al. 1 régit les transports spéciaux qui peuvent en principe être autorisés et se fonde sur le droit actuel (art. 80, al. 1, let. b, OCR). Il ajoute à titre de précision qu'une autorisation n'est admissible que lorsqu'elle est nécessaire malgré la disposition adéquate du chargement. Il propose en outre que des autorisations exceptionnelles soient aussi admissibles pour le transport d'accessoires de grue, jusqu'au lieu d'utilisation de la grue ou à partir de ce dernier, pour autant qu'il permette d'éviter un second transport.

L'al. 2 définit la notion de chargement indivisible. Cette nouvelle règle est établie parce que cette notion est centrale pour les transports spéciaux et qu'elle limite la marge d'interprétation.

L'al. 3 exige désormais que le conducteur puisse à tout moment fournir la preuve de l'indivisibilité du chargement. Cette disposition a pour but d'apporter certains allègements pour les contrôles.

Art. 179 : Véhicules spéciaux

L'al. 1 correspond au droit actuel (art. 80, al. 1, let. a, OCR).

L'al. 2 contient la partie de l'art. 82, al. 2, OCR qu'il est toujours prévu de régir sous le chapitre « Transports spéciaux et véhicules spéciaux ».

Art. 180 : Autorisations

Ces dispositions régissent les compétences des différentes collectivités quant aux autorisations de transports spéciaux et de véhicules spéciaux.

Les al. 1 et 2 correspondent au droit actuel (art. 79, al. 1, 4 et 5 OCR).

L'al. 3 se modèle sur le droit actuel (art. 79, al. 2, OCR), mais ajoute un nouveau cas où il n'est pas nécessaire de demander l'accord des autres cantons concernés ou de l'OFROU : lorsque le chargement en porte-à-faux n'excède pas 8,0 m vers l'arrière et 5,0 m vers l'avant. En outre, il est désormais stipulé que les autorités peuvent délivrer des autorisations pour toute la Suisse selon l'al. 1, indépendamment de la catégorie de course qui est concernée (course d'importation, d'exportation, de transit international ou nationale).

L'al. 4 fixe l'obligation, qui existe déjà aujourd'hui, des cantons ou de l'OFROU de déterminer les poids et les dimensions admissibles sur les routes de grand transit (actuellement : art. 110, al. 4, OSR). Cette obligation est désormais régie dans ce chapitre parce qu'elle est directement liée à l'autorisation de transports spéciaux et de véhicules spéciaux.

Chapitre 2 : Interdiction de circuler le dimanche et de nuit

Les art. 181 à 183 reprennent le droit actuel sous sa forme révisée récemment (art. 91 à 93 OCR). Le contenu n'a pas été modifié ; on a parfois renoncé à des dispositions, mais sans que cela entraîne de modifications matérielles.

Chapitre 3 : Courses particulières soumises à autorisation

Ce chapitre contient les autres courses ou véhicules non conformes aux règles générales de circulation.

Art. 184 : Trafic de ligne

Cette disposition reprend le droit actuel (art. 76 OCR).

Art. 185 : Traîneaux, conteneurs de transport montés sur roues

L'al. 1 reprend le droit actuel (art. 77, al. 3, OCR). L'al. 2 se réfère en forme abstraite au droit actuel (art. 77, al. 4 et 82, al. 2, OCR). Il est également tenu compte de la règle relative aux petits conteneurs montés sur roues, qui se trouvait jusqu'à présent sous le chapitre Transports spéciaux et véhicules spéciaux (art. 82, al. 2, OCR). Il ne s'agit pas dans ce cas de véhicules spéciaux (cf. art. 25 OETV), mais de conteneurs, qui ne sont donc pas des véhicules routiers et qui ont besoin pour cette raison d'une autorisation pour être utilisés sur la voie publique.

Chapitre 4 : Manifestations sportives

Ce chapitre correspond au droit actuel, bien qu'il renonce désormais à l'interdiction des courses de stock-car et des rallyes-ballons. Il est prévu que ces manifestations puissent aussi être autorisées lorsqu'elles remplissent les exigences de l'art. 187.

Titre 5 : Dispositions pénales et finales

Art. 188 : Disposition pénale

La norme pénale actuelle de l'OCR (art. 96 OCR) est complétée par certaines infractions de l'OSR (art. 114, al. 1, let. b et c, OSR) en raison des modifications de la systématique. Une modification est apportée à l'art. 114, al. 1, let. b, OSR : le nouvel art. 188, let. c, OUR-P inclut désormais expressément toutes les personnes qui règlent la circulation sans y être habilitées par les art. 174 à 176 OUR-P et non seulement celles qui n'ont pas d'autorisation formelle.

Art. 189 : Instructions ; exceptions

La disposition actuelle est reprise (art. 97, al. 1, OCR), bien que la compétence générale de donner des instructions soit transférée du DETEC à l'OFROU, conformément à d'autres ordonnances du droit de la circulation routière.