



Commentaires sur l'OSRO-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.

Il est encore moins possible de renoncer à lire l'OUR-P parallèlement à la nouvelle OSRO-P que de comprendre la nouvelle OUR-P sans se référer à la LCR¹. L'OUR-P décrit la signification des signaux et des marques pour les usagers, l'OSRO-P se fonde sur ces descriptions et contient les aspects de la signalisation sans importance pour les usagers. Elle s'adresse en priorité aux autorités d'exécution.

Chapitre 1 : Objet et définitions

Art. 1 : Objet

L'objet est redéfini en fonction de la bipartition de l'OSR actuelle.

La let. a fait le lien avec l'ordonnance sur l'utilisation des routes. L'OSRO-P régit essentiellement les conditions d'utilisation (les situations pour lesquelles un signal est à disposition ou non), la prescription (aspects de procédure, nécessité d'une décision formelle) et la mise en place (l'endroit où il est possible de placer un signal) des signaux et des marques.

Contrairement à aujourd'hui, la let. b cite expressément les réclames routières comme objet de réglementation. Il existe certes des recoupements entre les réclames routières et certains signaux (p. ex. indicateurs de direction « Entreprise », signalisation touristique), mais il s'agit fondamentalement de deux objets très différents qui ont chacun leurs propres règles.

Art. 2 : Définitions

La nouvelle OSRO-P se fonde aussi sur l'OUR-P en matière de définitions et renonce à les répéter. Cet article ne définit que les termes utilisés spécifiquement dans cette ordonnance.

L'al. 1 décrit la notion de signalisation, sur le modèle de l'art. 1, comme une activité et la différencie de l'usage courant qui entend aussi par là le résultat de cette activité.

L'al. 2 reprend un terme déjà défini actuellement (art. 1, al. 2, let. c, OSR²), mais le définit de façon légèrement différente, puisque la compétence de signaler les routes nationales a été transférée il y a quelques années des cantons à l'OFROU et qu'il n'est donc plus possible de se référer ici exclusivement à la compétence en vertu du droit cantonal.

¹ RS 741.01; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_01.html

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

Chapitre 2 : Exigences générales en matière de signalisation routière

Il s'agit d'un chapitre qui était jusqu'à présent réglé presque tout à la fin de l'OSR (chapitre 14 OSR) et qui précède maintenant les prescriptions pour les différents signaux et marques, puisqu'il s'agit de dispositions de principe.

Art. 3 : Principes

Sur le modèle du droit actuel (art. 101, al. 3, OSR), l'al. 1 définit à titre général quand les signaux et les marques doivent être ordonnés ou non. Il souligne désormais expressément leur nécessité « en raison de conditions locales particulières ». Le strict respect de cette prescription revêt une importance centrale pour éviter une multiplication des panneaux.

L'al. 2 stipule que les règles générales de la circulation ne doivent pas être restreintes plus que pour atteindre le but (actuellement à l'art. 107, al. 5, OSR).

L'al. 3 correspond, sous une forme comprimée, au droit actuel (art. 101, al. 2, et 104, al. 1, OSR).

L'art. 4 reprend le contenu du droit actuel sans changement (art. 107, al. 2^{bis}, OSR).

L'al. 5 remplace la disposition actuelle (art. 101, al. 1, OSR) et précise la loi (art. 5, al. 3, LCR) en autorisant l'utilisation non seulement des signaux et des marques prévus par le Conseil fédéral, mais aussi d'autres à condition qu'ils soient prévus au niveau fédéral (p. ex. les marques particulières régies exclusivement par des instructions du département).

L'al. 6 reprend le droit actuel (art. 93, al. 1, OSR), tout en clarifiant avec une légère reformulation que seuls les signaux situés *directement* au passage à niveau sont visés.

Art. 4 : Contrôle et entretien des signaux et des marques

L'al. 1 stipule désormais expressément l'obligation de contrôler périodiquement les signaux et les marques. On renonce délibérément à fixer un délai pour cette périodicité. Cette obligation ne présuppose pas de modification des circonstances (actuellement 107, al. 5, OSR), mais celle-ci donne toujours lieu à un contrôle. Le principe selon lequel il y a lieu de faire enlever les signaux inutiles (art. 105, al. 2, OSR) est précisé : il faut le faire le plus rapidement possible. En même temps, l'indication que l'ordonnance actuelle mentionne pour certains signaux, selon laquelle les signaux saisonniers doivent être enlevés dès qu'ils ne sont plus nécessaires (p. ex. art. 5, al. 2, 19, al. 4, et 29, al. 2, OSR), est généralisée et ajoutée ici comme principe général.

L'al. 2 correspond au droit actuel (art. 105, al. 2, OSR).

Art. 5 : Prescriptions générales de mise en place

L'al. 1 énonce un principe central pour le respect des signaux et des marques et correspond au droit actuel (art. 101, al. 3, OSR, phrase 2), mais devient un alinéa à part.

L'al. 2 modifie le droit actuel (art. 101, al. 6, OSR). Cette disposition intègre d'une part les indicateurs de direction et les signaux lumineux, deux indicateurs de direction comptant pour un signal. Elle précise d'autre part que chaque signal ou chaque indication complémentaire doit aussi être compté séparément sur les panneaux. Comme la prescription actuelle a souvent été ignorée et que la manière de compter les signaux est devenue plus exigeante, il faut augmenter en même temps le nombre maximal de signaux admissibles par support. On renonce désormais à fixer l'ordre des différents types de signaux. Le seul élément retenu à l'al. 3 est la garantie de l'identification optimale des signaux de prescription et de danger un aspect plus important et insuffisamment pris en compte par le droit actuel.

L'al. 4 est une modification qui découle de l'intégration des indicateurs de direction dans l'al. 2 : sur les supports qui portent exclusivement des indicateurs de direction, la restriction de l'al. 2 concernant les indicateurs de direction pour la locomotion douce paraît trop importante. Elle n'est ni praticable pour ces indicateurs de direction, ni nécessaire pour les supports qui ne portent que des indicateurs de direction : la limitation du nombre de signaux est principalement liée à la perceptibilité limitée de grandes quantités d'informations. Les indica-

teurs de direction pour la locomotion douce se distinguent nettement des autres indicateurs de direction et ne sollicitent probablement guère l'attention des autres conducteurs. Dans la mesure où ils concernent exclusivement la locomotion douce – en particulier les randonneurs –, les limites de perception se situent probablement à un autre niveau étant donné leur vitesse inférieure. La proposition de renoncer à définir un nombre maximal d'indicateurs de direction paraît justifiée dans ce contexte. Cet assouplissement n'est toutefois valable que pour les supports qui portent uniquement des indicateurs de direction : la restriction de l'al. 2 subsiste pour les supports qui portent d'autres signaux, p. ex. de prescription, pour des raisons de sécurité routière.

L'al. 5, repris du droit actuel (art. 101, al. 5, OSR), a pour but d'empêcher de vider de leur substance les règles de l'al. 2.

Art. 6 : Présentation des signaux

L'al. 1 est repris du droit actuel (art. 101, al. 7, OSR), l'utilisation de panneaux blancs étant élargie aux cas des systèmes à signaux variables (let. b).

L'al. 2 régit désormais l'utilisation de panneaux noirs pour les signaux lumineux, que l'OSR actuelle n'aborde que très sporadiquement (cf. art. 3, al. 1, 16, al. 1, et 63, al. 1, OSR).

L'al. 3 généralise la possibilité prévue jusqu'à présent pour certains signaux (p. ex. art. 15, al. 1, et 16, al. 1, OSR) de faire figurer des signaux pour une courte durée sur des signaux pliables blancs de forme triangulaire.

L'al. 4 correspond au droit actuel (art. 102, al. 4, OSR), bien que l'exception à l'exigence d'être rétro réfléchissants ou éclairés de nuit s'étende désormais non seulement aux indicateurs de direction pour cycles et engins assimilés à des véhicules, mais aussi aux indicateurs de direction « Entreprise », aux signaux touristiques et aux indicateurs de direction du réseau des chemins de randonnée pédestre.

L'al. 5 généralise la possibilité, prévue jusqu'à présent pour quelques signaux (art. 8, al. 3, et 47, al. 2, OSR), d'inverser les signaux latéralement.

L'ordonnance du Conseil fédéral renonce désormais à définir les dimensions des signaux (actuellement : art. 102, al. 1 et 2, OSR). Vu le contenu technique de ces règles, les différenciations nécessaires et les connaissances spécialisées requises, il semble plus adéquat de définir ces directives à un niveau inférieur.

Art. 7 : Emplacement des signaux

Les al. 1, 3 et 4 reprennent certains points du droit actuel (art. 103, al. 1, 2 et 4, OSR).

Mais l'al. 2 stipule désormais, afin de lutter contre la floraison de panneaux, que la répétition d'un signal à un endroit donné ne correspond pas au cas normal, mais ne doit avoir lieu que lorsqu'elle permet d'améliorer la perception du signal, c'est-à-dire lorsque celle-ci est insuffisante avec un seul signal placé à l'endroit optimal.

L'al. 5 ancre en outre la possibilité de placer des signaux sur des véhicules en mouvement, bien que cette possibilité soit limitée d'emblée aux situations où un besoin légitime est manifeste : seuls les signaux « Obstacle à contourner » (C.12 et C.13) entrent ici en considération (en priorité pour les véhicules de chantier et d'entretien sur les autoroutes). Dans ce cas aussi, l'utilisation des signaux doit en principe être autorisée par l'autorité compétente.

L'ordonnance du Conseil fédéral renonce désormais à définir des hauteurs et des distances (actuellement : art. 103, al. 3 et 4, OSR). Vu le contenu technique de ces règles, les différenciations nécessaires et les connaissances spécialisées requises, il semble plus adéquat de définir ces directives à un niveau inférieur.

Art. 8 : Lettres et symboles

La directive qui oblige à utiliser une police déterminée sur les signaux ne figurait jusqu'à présent que dans des normes³ ; elle est désormais ancrée dans l'ordonnance. On précise en même temps que cette disposition ne s'applique pas à la signalisation des destinations touristiques importantes.

L'al. 2 définit la couleur des caractères en fonction de la couleur du fond. On peut ainsi renoncer à une multitude d'énoncés répétitifs pour les différents signaux (en particulier pour les indicateurs de direction).

Chapitre 3 : Signaux de danger

Art. 9 : Prescriptions de mise en place pour les signaux de danger

L'al. 1 est plus restrictif que la prescription actuelle (art. 3, al. 2, OSR) : les signaux de danger ne peuvent plus être placés dès qu'un conducteur ne connaissant pas les lieux pourrait ne pas s'apercevoir d'un danger ou le remarquer trop tard, mais seulement lorsque cela peut arriver aux usagers attentifs. Ceux-ci doivent toujours vouer leur attention à la circulation (art. 4, al. 1, OUR-P).

L'al. 2 stipule un nouveau principe : il est permis d'attirer l'attention par un signal sur des dangers qui résultent de défauts non encore réparés du revêtement routier, mais cette solution doit rester temporaire. Il appartient en principe au propriétaire de la route d'empêcher ce genre de problèmes. Mais il n'est pas toujours possible de le faire en temps voulu, faute de ressources financières, et des dégradations du revêtement peuvent aussi se présenter indépendamment de l'entretien. Il doit donc être possible d'utiliser provisoirement un signal de danger.

L'al. 3 correspond au droit actuel, bien que l'obligation d'ajouter une plaque de distance en cas de non-respect de ces prescriptions ne soit plus mentionnée ici. L'ordonnance stipule désormais pour les renseignements additionnels concernant les signaux, de manière générale et valable pour tous les signaux, qu'une plaque de distance doit être utilisée lorsqu'il est impossible de respecter les prescriptions de mise en place relatives à la distance (art. 56, al. 1, OSRO-P). Cet aspect est donc déjà couvert et il est possible d'y renoncer ici.

L'al. 4 s'inspire du droit actuel (art. 3, al. 4, OSR), mais stipule qu'un signal de danger ne doit être répété que lorsque l'indication de la longueur du tronçon ne suffit pas.

Art.10 : Tournants

L'ordonnance stipule désormais que les signaux de virage ne doivent être utilisés à l'extérieur des localités que lorsqu'il est impossible d'utiliser des flèches de guidage, tandis que leur usage doit rester exceptionnel à l'intérieur des localités (art. 4, al. 4, OSR).

Art. 11 : Chaussée glissante, chute de pierres

Il est prévu de limiter le domaine d'utilisation de ces deux signaux.

L'utilisation du signal « Chaussée glissante » est limitée aux cas qui peuvent être considérés comme appropriés, à savoir lorsque l'aire de circulation est temporairement très glissante à cause d'un accident, etc. ou lorsqu'il existe en saison à certains endroits un danger accru de verglas ou de neige glissante. Il peut également être utilisé en cas de défauts du revêtement routier conformément à la nouvelle règle générale créée à l'art. 9, al. 2, OSRO-P.

L'al. 2 restreint l'utilisation du signal « Chute de pierres ». Le propriétaire de la route est en principe tenu de protéger les endroits dangereux, en particulier là où on ne s'attend pas au danger. Les usagers ont de leur côté l'obligation de pouvoir toujours arrêter leur véhicule sur

³ SN 640 830c

la distance visible et les endroits où des chutes de pierres ne sont pas exclues sont en général aisément repérables pour les usagers. L'utilisation du signal ne se justifie guère dans ce contexte. On a en revanche constaté que ce signal permet, surtout aux points de vue, d'exercer une plus forte influence sur le comportement des usagers de la route qu'une interdiction de s'arrêter ou de parquer ; sur les chemins de randonnée, on ne dispose en outre d'aucune interdiction adéquate. Ce signe n'est donc pas supprimé, mais son utilisation est restreinte aux endroits où la probabilité que des usagers de la route s'arrêtent est accrue.

Art. 12 : Enfants

& Art. 13 : Animaux

& Art. 14 : Circulation en sens inverse, bouchon

Les règles d'utilisation restent inchangées par rapport au droit actuel (art. 11, al. 2, 12, al. 2, 13, al. 2, et 14, al. 4, OSR), à l'exception d'une modification mineure concernant le signal « Circulation en sens inverse », selon laquelle sur les autoroutes, lorsqu'une voie est réservée aux véhicules venant en sens inverse, ce signal ne peut être placé que lorsqu'il manque une séparation fixe des sens de circulation.

Art. 15 : Signaux lumineux, intersection

Selon l'al. 1, le signal de danger « Signaux lumineux » ne doit être utilisé plus qu'exceptionnellement à l'intérieur des localités. L'obligation de l'utiliser à l'extérieur des localités est supprimée, ce qui signifie que les prescriptions générales de mise en place des signaux de danger y seront déterminantes à l'avenir.

L'al. 2 correspond à l'art. 40, al. 2, OSR, qui subit toutefois une modification en raison de changements systématiques : le signal « Intersection avec une route sans priorité » était jusqu'à présent un signal de priorité qui devait en principe être placé, d'après le texte de l'art. 39 OSR, sur les routes secondaires, avant chaque intersection avec une route sans priorité. La catégorie des signaux de priorité est désormais supprimée. Le signal « Intersection avec une route sans priorité » devient un signal de danger et il est donc soumis aux prescriptions générales de mise en place des signaux de danger, raison pour laquelle il n'est plus obligatoire de le placer à *chaque* intersection de ce genre. Il faut donc modifier le critère d'ancrage de l'art. 15, al. 2, let. b, OSRO-P. Il sera lié directement aux rapports de priorité effectifs et non plus au signal, puisqu'il peut faire défaut suivant la situation.

Art. 16 : Tramway ou chemin de fer routier, barrières, passage à niveau sans barrières

& Art. 17 : Autres dangers

Le contenu de ces dispositions correspond au droit actuel (92, al. 1, let. b^{bis}, et al. 2, OSR, ainsi qu'art. 15, al. 1, OSR). L'actuel chapitre indépendant consacré aux passages à niveau (art. 92 et 93 OSR) n'est pas nécessaire sous cette forme, il est donc supprimé et ses articles sont déplacés directement vers les signaux respectifs.

Chapitre 4 : Signaux de prescription

Section 1 : Généralités

Art. 18 : Prescriptions de mise en place pour les signaux de prescription

L'al. 1 contient une prescription issue du droit actuel (art. 16, al. 4, OSR), reformulée de façon analogue à l'art. 9, al. 4, OSRO-P.

L'al. 2 s'inspire du droit actuel (art. 17, al. 1, OSR), mais met au premier plan l'aspect selon lequel toute exception aux prescriptions indiquées par des signaux doit toujours faire l'objet

d'une signalisation, même s'il n'est possible de recourir à l'exception qu'avec une autorisation. Cette règle ne vise bien entendu pas les autorisations nécessaires ponctuellement (p. ex. pour des occasions particulières). Ces autorisations non permanentes sont et restent en principe possibles pour n'importe quelle réglementation du trafic, même sans qu'elle doive être signalée. La règle de l'al. 2 vise en revanche les exceptions dont la nécessité régulière est prévisible et intégrée dès la promulgation de la réglementation. Ces exceptions « permanentes » font quasiment partie de la réglementation du trafic elle-même et doivent donc aussi constituer un élément fixe de la signalisation (p. ex. zone bleue avec exception pour les habitants disposant d'une carte de stationnement).

L'al. 3 reprend une prescription qui était jusqu'à présent formulée uniquement pour les signaux impliquant des règles de comportement (art. 44, al. 3, OSR). Elle s'applique désormais à tous les signaux ayant un caractère de prescription (dans lesquels il est désormais prévu de classer les signaux impliquant des règles de comportement) et précise les distances actuellement définies de façon légèrement plus ouverte.

L'al. 4 stipule que le signal « Place d'arrêt pour véhicules en panne » doit toujours être annoncé par un signal avancé (actuellement : art. 47, al. 5, OSR), les autres signaux (seulement) lorsque c'est nécessaire (actuellement : art. 44, al. 3, OSR, toutefois seulement implicitement et pour les signaux impliquant des règles de comportement, alors que cette règle est désormais généralisée pour tous les signaux de prescription). La disposition est exhaustive. C'est délibérément que le signal « Tunnel » n'a plus été intégré comme un signal à annoncer obligatoirement par un signal avancé, puisqu'il est tout à fait possible d'envisager des cas où une signalisation avancée n'est pas adéquate. Concernant la terminologie, il faut remarquer que les nouvelles ordonnances n'utilisent le terme de « signalisation avancée » plus que lorsque le signal d'annonce, muni d'une plaque de distance, est le *même* que le signal annoncé. Dans tous les autres cas, c'est-à-dire partout où l'annonce d'un signal ne doit pas se faire forcément de cette façon, il est question d'« annonces » ou « préavis » (cf. al. 5 ci-dessous).

L'al. 5 décrit ensuite les situations qui nécessitent toujours une annonce, celle-ci pouvant s'effectuer au moyen de signaux avancés, mais aussi autrement (p. ex. indicateur de direction avancé annonçant des restrictions) (actuellement : art. 16, al. 3, et 58, al. 1, OSR). Le signal « Chaînes à neige » est désormais intégré ici comme l'un des signaux qui doivent toujours être annoncés à la dernière possibilité de déviation pour permettre aux conducteurs de l'emprunter, l'importance pratique de cette modification se limitant aux cas où le signal ne fait pas partie du signal « Etat de la route », puisque celui-ci doit toujours être utilisé en combinaison avec le signal « Préavis sur l'état de la route ».

Art. 19 : Signalisation par zones

Les al. 1 à 4 correspondent au droit actuel (art. 2a, al. 2, 4 à 6, OSR).

L'al. 5 stipule désormais qu'un panneau de zone doit répéter, modifier ou supprimer toutes les prescriptions d'un éventuel panneau de zone précédent (cf. Commentaires généraux, let. E, chapitre 4, ch. 4.5 « Signalisation par zones »).

Art. 20 : Signaux de fin de prescription

Il est prévu de réglementer les signaux de fin de prescription de façon générale et plus systématique qu'actuellement (art. 16, al. 2, 32, diverses dispositions ponctuelles, OSR). La signification des signaux de fin de prescription ressort de l'OUR-P (art. 99), qui définit également les signaux qui doivent toujours être levés par le signal correspondant indiquant la fin de prescription (art. 100, al. 2).

Le présent article définit donc uniquement pour quels signaux il est possible d'utiliser un signal de fin de prescription.

Section 2 : Signaux d'interdiction

Art. 21 : Interdictions générales de circuler

Les al. 1 et 2 correspondent en grande partie au droit actuel (art. 18, al. 2 et 5, OSR), la possibilité d'admettre une circulation en sens inverse avec le signal « Accès interdit » étant limitée, à l'exception des cycles et des cyclomoteurs, et une circulation en sens inverse n'étant admise, en principe, que dans le cas où elle est secondaire.

Pour prévenir les contresens, l'al. 3 stipule désormais que le signal « Accès interdit » doit être placé deux fois, près des sorties d'autoroute et des voies d'accès aux installations annexes, contre le sens de marche, des deux côtés de la route (cf. Commentaires généraux, let. F, chapitre 1 « Recherche et pratique »).

Art. 22 : Interdictions partielles de circuler

Comme certaines incertitudes ont régné par le passé à ce sujet, l'al. 1 stipule désormais expressément que les signaux « Circulation interdite aux véhicules transportant des marchandises dangereuses » et « Circulation interdite aux véhicules dont le chargement peut altérer les eaux » ne doivent être utilisés que sur les tronçons cités par l'ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par route.

L'al. 2 correspond au droit actuel (art. 19, al. 2, OSR).

Art. 23 : Hauteur des véhicules

& Art. 24 : Limitation générale de vitesse

Ces dispositions correspondent au droit actuel (art. 21, al. 2, et 22, al. 3 et 5, OSR). Après une phase transitoire, le signal « Vitesse maximale 50, limite générale » aura toutefois, en raison de la nouvelle signification du panneau de localité, une nouvelle fonction et donc aussi un nouveau domaine d'utilisation. Il ne devra être utilisé plus que pour indiquer le début ou la reprise de la limitation générale de vitesse après une dérogation à celle-ci à l'intérieur des localités (cf. à ce sujet les dispositions finales et les commentaires généraux, let. E, chapitre 4, ch. 4.4 « Nouvelle signification du panneau de localité »).

Art. 25 : Dérogations aux limitations générales de vitesse

Cet article reprend le droit actuel (art. 108 OSR). Alors qu'elle se trouvait jusqu'à présent au chapitre « Réglementations et restrictions du trafic », cette règle est désormais déplacée au chapitre « Signaux de prescription », parce qu'elle décrit avant tout les conditions matérielles à remplir pour une réduction de la vitesse. Pour des raisons pratiques, les conditions de procédure (exigence d'une expertise) restent aussi dans cette disposition.

L'art. 108, al. 2, let. d, OSR actuel est reformulé (art. 25, al. 2, let. d, OSRO-P) : les limitations de vitesse peuvent être abaissées lorsque, de ce fait, il est possible de réduire *sensiblement* les atteintes à l'environnement. Cette modification n'apporte aucun changement matériel, mais constitue uniquement une meilleure formulation et une explication de ce qu'exprimait déjà la phrase suivante (supprimée du nouveau projet d'ordonnance) : « Il s'agira ce faisant de respecter le principe de la proportionnalité. »

Une modification est apportée aux gradations applicables à la réduction des limitations de vitesse sur les autoroutes (art. 108, al. 5, let. 5, OSR, resp. art. 25, al. 5, let. a, OSRO-P) : alors que l'ordonnance actuelle prescrit des gradations de 10 km/h, la nouvelle prévoit aussi des gradations de 20 km/h, pour s'adapter à la pratique.

Art. 26 : Interdiction d'obliquer

& Art. 27 : Police

Ces dispositions correspondent au droit actuel (art. 25, al. 2, et 31, al. 2, OSR).

Section 3 : Signaux d'obligation

Art. 28 : Stop, Cédez le passage

La règle de l'al. 1, selon laquelle les signaux doivent être placés peu avant l'intersection et ne peuvent l'être à plus de 10 m en retrait, gagne en importance puisque les routes secondaires prioritaires ne doivent plus être signalées à chaque intersection et que les conducteurs qui se trouvent sur ces routes peuvent reconnaître leur droit de priorité au moyen des signaux « Stop » et « Cédez le passage » (ainsi que des marques correspondantes) placés sur les routes qui débouchent sur elles. Le passage « sur les routes marquées de plusieurs voies de même sens » (art. 36, al. 4, OSR) dans le droit actuel n'est pas précis, parce que la disposition est aussi appliquée quand les voies mènent dans différentes directions. Il faudrait donc modifier la formulation dans le sens « sur les routes marquées de plusieurs voies provenant de la même direction », ce qui apparaîtrait comme évident et superflu.

L'al. 3 ancre désormais le principe selon lequel la priorité doit être retirée à la route subordonnée aux intersections situées hors des localités. Les intersections de routes secondaires peu importantes restent exceptées. La dérogation à la priorité de droite hors des localités devient donc le cas normal, contrairement au droit actuel (art. 109, al. 4, OSR), mais conformément à la pratique actuelle.

La nouvelle exigence stipulée à l'al. 4 a pour objet principal d'empêcher des situations avec des rapports de priorité peu clairs; elle doit empêcher qu'aux croisements la priorité soit retirée à une route par des signaux et qu'à la route située à l'opposée la priorité ne soit pas retirée ou le soit simplement par un passage sur trottoir. Mais cette règle permet toujours qu'une sortie d'usine, de ferme ou de garage, qui est de toute façon non prioritaire (art. 59, al. 2, OSRO-P), mène à la route en franchissant un trottoir.

Les autres alinéas correspondent au droit actuel (art. 36, al. 6 à 8, et 88, al. 1, OSR).

Art. 29 : Sens

L'al. 1 définit quand il faut employer les signaux « Sens obligatoire à droite » et « Sens obligatoire à gauche » au lieu des signaux « Obliquer à droite » et « Obliquer à gauche » (actuellement : art. 24, al. 1, let. a, et al. 2, OSR – mais seulement implicitement : il manque une règle explicite).

L'al. 2 précise que le signal « Obstacle à contourner par la droite » ne peut être placé que lorsque des doutes persistent sur le côté par lequel il faut contourner l'obstacle (l'obligation pour les usagers de contourner l'obstacle par la droite résulte des règles générales de circulation et celles-ci ne font en principe pas l'objet d'une signalisation additionnelle). Il est donc exclu de pourvoir chaque refuge pour piétons de ce signal.

Art. 30 : Carrefour à sens giratoire

L'al. 1 reprend le droit actuel sans changement (art. 24, al. 4). L'al. 2 précise que la prescription de mise en place de l'art. 28, al. 2, OSRO-P ne s'applique pas aux carrefours à sens giratoire.

Art. 31 : Chaussée réservée aux bus

Cette disposition restreint l'art. 34, al. 2, OSR actuel puisque le signal « Chaussée réservée aux bus », à condition de servir à indiquer une voie réservée aux bus par des marques, ne peut figurer plus que sur le signal « Disposition des voies de circulation annonçant des restrictions ». Lorsqu'une situation est effectivement si confuse qu'une voie réservée aux bus ne

suffit pas à elle seule, une signalisation haute à l'aide du signal « Voie réservée aux bus » serait probablement aussi insuffisante : il faut donc indiquer le tracé concret des voies de circulation.

Section 4 : Signaux particuliers impliquant des règles de comportement

Art. 32 : Début et fin de localité

Les signaux de début et de fin de localité sont désormais présentés avec les signaux impliquant des règles de comportement, notamment en raison de leur nouvelle signification (cf. Commentaires généraux, let. E, chapitre 4, ch. 4.4 « Nouvelle signification du panneau de localité »). Contrairement à l'OUR-P, la présente ordonnance expose directement les nouvelles dispositions en rapport avec le changement de signification des panneaux de localité et accorde un délai transitoire (cette différence est inévitable puisque la description des significations actuelles doit être maintenue pour les usagers tant que les signaux utilisés en vertu de l'ancien droit ne sont pas remplacés, tandis que l'ordonnance administrative doit présenter directement les nouvelles exigences, avec toutefois un délai transitoire pour adapter les signaux existants aux nouvelles directives).

Selon l'al. 1, les signaux de début de localité doivent être placés, à la différence du droit actuel (art. 50, al. 4, OSR), au début de la zone bâtie de façon compacte au moins d'un côté de la route, donc à l'endroit déterminant pour le signal « Vitesse maximale 50, limite générale » en vertu du droit actuel (art. 22, al. 3, OSR).

Les al. 2 et 4 correspondent au droit actuel (art. 49, al. 1, et 50, al. 2 et 5, OSR).

L'al. 3 s'inspire du droit actuel (art. 50, al. 3, OSR), mais prévoit uniquement que le signal de fin de localité soit placé en sens inverse au même endroit que le signal de début de localité, mais non plus à son revers. Cette dérogation générale aux règles ordinaires (art. 7 OSRO-P) ne se justifie plus avec le changement de signification du panneau de localité.

Art. 33 : Autoroute et semi-autoroute

& Art. 34 : Tunnel

& Art. 35 : Route principale

Ces dispositions correspondent en grande partie au droit actuel (art. 37, al. 2, 38, al. 2, 45, al. 3, 85, al. 1 et 2, et 109, al. 1 à 3, OSR). Il est en outre prévu que le signal « Tunnel » n'ait plus à être annoncé par un signal avancé (cf. aussi art. 18 OSRO-P) et que la mise en place du signal « Fin de la route principale » dépende désormais simplement de l'art. 7 OSRO-P et non plus des nombreuses règles actuelles (art. 38, al. 2, OSR). Le seul élément repris de l'art. 38, al. 2, est que le signal doit être placé peu avant l'intersection.

Art. 36 : Sens unique

& Art. 37 : Priorité par rapport aux véhicules venant en sens inverse

Ces dispositions reprennent aussi le droit actuel, bien que l'obligation de placer le signal corrélatif à l'autre extrémité des sens uniques n'est stipulée plus que pour le signal autorisant l'accès « Sens unique » (al. 1) et ne l'est plus comme jusqu'à présent pour le signal « Accès interdit » (art. 18, al. 3, OSR).

Section 5 : Prescriptions complémentaires pour l'instauration de zones 30 et de zones de rencontre

Cette section présente les prescriptions complémentaires pour les zones citées, qui se trouvaient jusqu'à présent dans une ordonnance spécifique (ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre⁴), qu'il est désormais possible d'abroger. On renonce ce faisant à certai-

⁴ RS 741.213.3; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_213_3.html

nes dispositions. Les facilités en ce qui concerne l'expertise peuvent, dans la mesure où elles sont appropriées, être intégrées dans les instructions du 13 mars 1990 sur la manière de fixer des dérogations aux limitations générales de vitesse⁵, notamment depuis que le Tribunal fédéral a précisé que les zones 30 doivent aussi répondre aux exigences de l'art. 108 OSR.

Art. 38 : Mesures relevant du droit de la circulation routière

& Art. 39 : Aménagement de l'espace routier

& Art. 40 : Contrôle des mesures réalisées

Ces dispositions ont été reprises, sans changement, de l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (art. 4 à 6). On a seulement renoncé à la précision inutile selon laquelle le caractère de zone peut être mis en évidence par des marques particulières conformément aux normes techniques pertinentes.

Chapitre 5 : Signaux d'indication

Ce chapitre et le suivant distinguent la signalisation sur les routes autres que les autoroutes et les semi-autoroutes de la signalisation sur les autoroutes et les semi-autoroutes, puisque les règles applicables à ces deux catégories de signaux sont fondamentalement différentes.

Section 1 : Signaux d'informations sur les routes autres que les autoroutes et les semi-autoroutes

Art. 41 : Prescriptions de mise en place pour les signaux d'informations

La prescription de mise en place des signaux avancés reprend l'art. 57, al. 3, OSR actuel et précise les distances qui y sont définies de manière légèrement plus ouverte en s'adaptant à la prescription de mise en place des signaux de danger et à la nouvelle prescription de mise en place, similaire, des signaux de prescription.

Art. 42 : Passage pour piétons

Des recherches antérieures ont révélé que les passages pour piétons équipés de ce signal présentent significativement moins d'accidents que ceux qui en sont dépourvus. Mais il faut attendre les résultats de la recherche en cours de la VSS sur les passages pour piétons avant que la mise en place de ce signal près des passages pour piétons puisse être prescrite à titre obligatoire.

La règle actuelle (art. 47, al. 1, OSR) comporte des prescriptions de mise en place concrètes qui précisent probablement en grande partie la « nécessité » de la réglementation du trafic exigée pour tous les signaux, mais qui présentent peut-être aussi un certain effet restrictif. Dans le contexte précité, il est toutefois prévu à l'heure actuelle de renoncer à toute condition restrictive pour l'utilisation de ce signal et de reprendre la règle actuelle avec les modifications adéquates.

Art. 43 : Impasse avec exceptions

Cette disposition stipule que ce nouveau signal ne doit être utilisé à la place du signal déjà connu « Impasse » que lorsqu'il est difficile d'apercevoir que le chemin pour piétons ou la piste cyclable continue.

⁵ http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2019-09-03_2490_f.pdf

Art. 44 : Indications sur l'état de la route

Cette disposition correspond au droit actuel (art. 58, al. 2 et 3, OSR).

Art. 45 : Signaux d'indication divers

L'al. 1 étend un principe qui était fixé jusqu'à présent pour les signaux « Hôtel-motel », « Restaurant » et « Rafrâichissements » (art. 62, al. 4, OSR) à d'autres signaux d'indication. Matériellement, on ne voit pas pourquoi la prescription de mise en place n'est aujourd'hui valable que pour ces signaux. L'art. 45, al. 1, a donc été étendu à d'autres installations. Pour les places de camping, les terrains pour caravanes, les postes d'essence et les auberges de jeunesse aussi, un signal d'indication ne peut désormais être placé que lorsque les installations ou bâtiments correspondants sont difficiles à apercevoir pour l'utilisateur. Cette extension correspond de toute façon au principe général selon lequel il ne faut pas placer des signaux inutiles.

Les al. 2 et 4 correspondent au droit actuel (art. 62, al. 2 et 7, OSR), la prescription difficilement compréhensible de l'art. 62, al. 2, OSR étant reformulée et précisée ; cet alinéa veut dire que, pour ces signaux, les deux symboles peuvent être combinés et figurer ensemble sur un seul signal (cf. de façon analogue l'art. 50, al. 4, OSRO-P, qui reproduit le deuxième membre de phrase de l'art. 54, al. 3, OSR en le reformulant de la même manière).

L'al. 3 stipule que sur le signal « Poste d'essence avec des carburants spéciaux » figurera le carburant spécial qui y est disponible. Aussitôt que l'indication correspondante sera déterminée sur le plan international, cette possibilité sera également introduite pour les installations de rechargement électrique.

Section 2 : Signaux d'informations sur les autoroutes et les semi-autoroutes

Art. 46

Cet article reprend les signaux indiquant les aires de repos et de service autoroutières, jusqu'à présent régis seulement au niveau des normes. L'ordonnance n'intègre pas la variante prévue dans la norme VSS, qui consiste à indiquer les aires de repos par un panneau pourvu des signaux « Parking » et « Téléphone ». Il est prévu de supprimer le signal « Téléphone » en tant que tel parce qu'il est devenu inutile ; il est donc logique de renoncer ici aussi à faire usage de ce signal, qui de toute façon a probablement déjà constitué jusqu'à présent un cas secondaire en pratique.

Les al. 2 et 3 délimitent les domaines d'utilisation des signaux « Parcage autorisé » et « Aire de service ».

L'al. 3 décrit les symboles qui peuvent figurer sur le signal « Aire de service » et précise que le signal doit être placé exclusivement près des installations annexes.

L'al. 4 reprend sans changement, pour le signal « Parcage autorisé » et le signal « Aire de service » désormais réglementé au niveau de l'ordonnance, les distances prévues jusqu'à présent pour les différents signaux d'indication.

L'al. 6 inclut désormais aussi la gestion du trafic, qui gagne en importance pratique.

Les autres alinéas correspondent au droit actuel (art. 89, al. 2 et 4, OSR).

Section 3 : Indication de la direction sur les routes autres que les autoroutes et les semi-autoroutes

Art. 47 : Principes

Certaines dispositions que contenait l'OSR pour différents indicateurs de direction sont généralisées (art. 51, al. 3 à 5, et 54a, al. 5, OSR). Le reste de cet article se compose de diverses dispositions du droit actuel (art. 49, al. 1, et 55, al. 2, OSR).

L'al. 2 stipule désormais qu'il est interdit de placer plus d'un indicateur par direction et par couleur d'indicateur (qui peut présenter trois destinations au maximum). Cette modification revient à assouplir la règle actuelle : elle ne s'applique d'une part plus à l'ensemble des indicateurs de direction, mais seulement aux indicateurs généraux (c'est-à-dire aux indicateurs régis par l'art. 136 OUR-P, mais non p. ex. aux indicateurs à fond rouge ou aux indicateurs pour hôtels), et précise d'autre part qu'il est bien entendu permis de placer non pas un seul indicateur par direction, mais un seul indicateur *par couleur* et par direction.

L'al. 4, let. c prévoit, conformément à un besoin légitime, la possibilité de faire figurer le symbole « Autoroute » sur les indicateurs de déviation (avec ou sans indication de la destination).

Art. 48 : Indicateurs de direction avancés et panneaux de présélection

Cette disposition reprend le droit actuel (art. 52, al. 1 à 5, et 53, al. 1, OSR) en soulignant que les indicateurs de direction avancés à fond blanc ne peuvent être placés que sur les routes secondaires importantes (al. 1).

L'al. 7 s'inspire de la prescription déjà en vigueur sur les autoroutes et les semi-autoroutes, selon laquelle il faut renoncer à la flèche dirigée vers le bas, pour les panneaux de présélection, sur les tronçons équipés d'un « Système de signaux lumineux destiné à la régulation temporaire des voies de circulation » (cf. art. 87, al. 1, let. d, OSR, et nouvel art. 53, al. 5, OSRO-P). Mais il reprend cette règle aussi pour les routes autres que les autoroutes et les semi-autoroutes et l'étend à toutes les installations de signaux lumineux munies de flèches. Dans le même temps, cette règle étendue n'est plus formulée comme une obligation, mais seulement comme une autorisation, ce qui signifie que l'autorité *peut* renoncer dans tous ces cas à placer la flèche, mais n'y est pas tenue. La flèche pour continuer tout droit pointe vers le haut sur les installations de signaux lumineux, vers le bas sur les panneaux de présélection. Il est prévu d'interdire en général l'utilisation de ces flèches opposées dans la même situation et de les prescrire en aucun cas d'une façon obligatoire. Le fait de renoncer à la flèche sur le panneau de présélection ne devrait pas entraîner de doutes sur la direction à prendre, d'autant plus qu'il y a en général aussi des flèches de présélection aux intersections marquées de plusieurs voies pour différentes directions.

Art. 49 : Indicateurs de direction pour cycles et engins assimilés à des véhicules

Cette disposition correspond au droit actuel (art. 54a, al. 2 à 6, OSR), tout en soulignant davantage, et de la même façon pour tous les modes de transport visés ici, le principe selon lequel ces indicateurs de direction ne doivent être placés que lorsque le parcours, en raison de sa situation et des conditions de trafic qui y règnent, se prête particulièrement à la circulation des usagers concernés (al. 1). Elle précise en même temps que cette adéquation n'a pas besoin d'être identique pour chaque fragment d'un parcours, en admettant des parcours moins adéquats s'ils font partie d'un itinéraire interrégional.

Précision : Il convient de noter le changement opéré dans l'OSRO-P, qui a renoncé à l'ensemble des obligations et des prescriptions non impératives liées aux indicateurs de direction (cf. en particulier art. 54a, al. 3, mais aussi p. ex. art. 54, al. 1, OSR), puisqu'elles sont contraires au système (les indicateurs de direction n'ont pas de caractère obligatoire !). Comme tous les autres, ces indicateurs de direction sont utilisables uniquement pour indiquer une direction. Si on veut obtenir une obligation pour les usagers, il faut placer d'autres signaux (d'obligation !).

Art. 50 : Autres indicateurs de direction

L'al. 1 reprend le droit actuel (art. 54, al. 4, OSR), mais ajoute un critère supplémentaire : les indicateurs de direction « Entreprise » peuvent être placés non pas dès que les entreprises sont souvent visitées, mais seulement lorsqu'elles le sont souvent par des *personnes ne connaissant pas les lieux*.

L'al. 2 définit le nouveau principe selon lequel les différentes entreprises d'une zone industrielle ou artisanale peuvent être indiquées au plus tôt à l'intérieur de cette zone. La direction de cette zone doit être indiquée si nécessaire à l'aide du nouveau symbole I.24, également prévu dans le texte de l'OUR-P (et non plus seulement en annexe sans disposition explicite), éventuellement complété par le nom de cette zone (art. 139, al. 1, OUR-P).

L'al. 3 reprend l'exigence, réglée jusqu'à présent dans des instructions, relative aux indicateurs de direction pour hôtels⁶ et étend en même temps les conditions d'utilisation pour les indicateurs de direction « Entreprise » à l'indication de la direction des installations militaires.

L'al. 4 correspond au droit actuel (art. 54, al. 3, OSR), reformulé et précisé de la même façon que l'art. 62, al. 2, OSR ou le nouvel art. 45, al. 2, OSRO-P (cf. cet article pour le détail).

Section 4 : Indication de la direction sur les autoroutes et les semi-autoroutes

Art. 51 : Principes

Cette disposition correspond au droit actuel (art. 49, al. 4, 56, al. 2 et 4, 84, al. 1, et 89, al. 8, OSR), alors que la compétence pour les édicter les instructions sera attribuée en général à l'OFROU selon le nouveau concept sur les normes techniques.

Art. 52 : Indication de la direction aux abords des sorties

Le terme de « jonctions » est remplacé par celui de « sorties », parce que le premier inclut aussi les entrées d'autoroute, où il n'est pas prévu de placer ces indicateurs de direction.

Le reste de cette disposition reprend pour l'essentiel le droit actuel (art. 86, al. 1 à 6, OSR) sous une forme concentrée. Le « Panneau de bifurcation » et le « Panneau de présélection au-dessus d'une voie de circulation sur autoroute ou semi-autoroute », sont désormais des alternatives équivalentes au « Panneau indicateur de sortie » (al. 2, let. d, contrairement à l'art. 86, al. 6, OSR, qui cite la mise en place du « Panneau indicateur de sortie » comme le cas en principe normal et prioritaire). L'al. 2, let. c, et l'al. 5 ancrent aussi certains aspects qui ne se trouvaient jusqu'à présent que dans des instructions. Comme dans l'art. 51 OSRO-P, la compétence pour les instructions est ici aussi transférée du DETEC à l'OFROU conformément au nouveau concept sur les normes techniques.

Art. 53 : Indication de la direction aux abords des échangeurs

Cette disposition correspond en grand partie au droit actuel (art. 84, al. 4, 87, OSR).

Le « Panneau de présélection au-dessus d'une voie de circulation sur autoroute ou semi-autoroute » constitue désormais ici aussi une alternative équivalente au premier ou au deuxième indicateur de direction avancé (al. 4) et non plus une alternative subordonnée comme dans l'art. 87, al. 3 et 4, OSR.

L'al. 2, let. c, assouplit en outre les directives applicables aux centres de destination à mentionner sur le deuxième indicateur de direction avancé (en plus des centres de destination indiqués par le premier indicateur de direction avancé) : il n'exige plus « le cas échéant, d'autres centres de destination de seconde importance », mais très généralement « d'autres centres de destination éventuels », ce qui signifie que les destinations de première et de seconde importance ainsi que celles de l'étranger sont possibles tant qu'elles satisfont à l'art. 51, al. 2, OSRO-P. Cette modification correspond probablement à un besoin légitime et à une pratique déjà répandue.

⁶ SN 640 828

Art. 54 : Panneau des distances en kilomètres

Cet article reprend le droit existant (art. 86, al. 7, et 87, al. 1, let. e, OSR). Ce qui a changé, c'est que le panneau des distances en kilomètres est réglementé de façon concordante pour les entrées et pour les échangeurs et surtout qu'il n'est plus jamais obligatoire.

Chapitre 6 : Renseignements additionnels concernant les signaux

Art. 55 : Principes

Les al. 1 et 4 correspondent au sens du droit actuel (art. 17, al. 2, et 63, al. 2, OSR), bien que la possibilité de présenter les renseignements additionnels en vertu de l'al. 4 soit limitée aux signaux pour lesquels on en voit effectivement la nécessité, ce qui signifie qu'elle est exclue notamment pour la majeure partie des nouveaux « signaux particuliers impliquant des règles de comportement ».

L'al. 2 limite à deux, afin que les réglementations restent compréhensibles, le nombre de plaques possibles complétant un signal donné.

L'al. 3 donne désormais la priorité aux symboles sur les inscriptions pour les renseignements additionnels.

L'al. 5 stipule désormais expressément, afin qu'ils soient vus et respectés, que les renseignements additionnels doivent être compréhensibles et aussi visibles que les signaux auxquels ils sont joints. Il s'agit ainsi d'exclure les plaques complémentaires verbeuses et celles qui portent des indications imprécises ou difficiles à comprendre.

Art. 56 : « Plaque de distance » et « Plaque de rappel »

L'al. 1 définit les cas où des plaques de distance doivent être utilisées et généralise la règle que l'ordonnance énonçait jusqu'à présent (parfois seulement implicitement) pour certains types de signaux ou certains signaux (p. ex. art. 16, al. 3, 36, al. 8, et 64, al. 1, OSR).

L'al. 2 précise le droit actuel (art. 64, al. 3, OSR) en disant clairement que les signaux répétés doivent toujours être complétés par une plaque de rappel. Le mélange de signaux qui ont uniquement une fonction de répétition (p. ex. répéter une prescription de toute façon applicable ou signaler un danger déjà connu, etc.) et de « nouveaux » signaux nécessaires dans une situation concrète (et en général constitutifs de droits) pourrait nuire à la compréhension du champ d'application des signaux. Le fait de caractériser les signaux répétés en tant que tels apporte donc probablement une plus-value. La volonté de réduire la forêt de panneaux est ici plutôt secondaire, puisqu'il ne s'agit que d'un complément, et très limité, aux signaux.

Art. 57 : Renseignements concernant le champ d'application des signaux « Chemin pour piétons », « Piste cyclable », « Allée d'équitation » et « Chaussée réservée aux bus »

L'al. 1 provient du droit actuel (art. 65, al. 8, OSR).

L'al. 2 a pour but d'empêcher que la nouvelle possibilité prévue d'admettre d'autres usagers de la route sur les chemins pour piétons, pistes cyclables, allées d'équitation et chaussées réservées aux bus puisse vider de sa substance la fonction de ces voies et porter préjudice aux principaux ayants droit.

L'al. 3 est nouveau sous cette forme et précise qu'il n'est pas obligatoire d'indiquer chaque chemin pour piétons, piste cyclable ou allée d'équitation qui longe le côté opposé de la route par un signal complété par une plaque de direction. Suivant la situation, le signal placé près du chemin pour piétons, de la piste cyclable ou de l'allée d'équitation peut déjà suffire si la voie est suffisamment visible grâce à lui.

Art. 58 : Autres renseignements concernant certains signaux

L'al. 1 précise désormais que le champ d'application des signaux concernant l'arrêt ou le parage des véhicules, annoncé par la « Plaque indiquant le début d'une prescription » et la « Plaque indiquant la fin d'une prescription », ne peut pas s'étendre au-delà d'une intersection.

L'al. 2 reprend le droit existant, selon lequel le temps de parage limité doit être d'une demi-heure au moins (art. 48, al. 2, let.b, OSR).

L'al. 3 stipule comme l'art. 36 OSRO-P qu'il faut, le cas échéant, ajouter la plaque complémentaire « Circulation en sens inverse » au signal « Sens unique ».

Chapitre 7 : Signaux lumineux

Il est prévu d'apporter quelques modifications importantes en ce qui concerne les installations de signaux lumineux. Les commentaires généraux en exposent les principes (let. F, chapitre 2 « Installations de signaux lumineux »).

Art. 59 : Aspect des installations de signaux lumineux

L'al. 1 fixe désormais le nombre des champs lumineux par installation. Techniquement, il serait tout à fait possible d'afficher plusieurs couleurs avec un seul champ lumineux. De plus, la question de savoir s'il était permis d'utiliser plus de champs lumineux que de couleurs a surgi plusieurs fois par le passé.

L'al. 2 correspond au droit actuel (art. 70, al. 5 à 7, OSR).

L'al. 3 régit la présentation des symboles et des flèches dans le même sens qu'actuellement (art. 68, al. 1^{bis}, 3, 5, 7 et 8, OSR), la réunit dans un alinéa et complète les prescriptions pour les cas non encore réglementés à ce jour. Le symbole d'un piéton peut apparaître comme jusqu'à présent sur une installation lumineuse destinée aux piétons (en couleur sur fond noir), mais désormais aussi sur des installations de signaux lumineux destinées aux véhicules (silhouette noire dans un feu jaune clignotant).

L'al. 4 reprend le principe actuel (art. 70, al. 9, OSR), mais mentionne aussi les exceptions.

L'al. 5 reprend la règle actuelle (art. 71, al. 6, OSR), mais énonce désormais clairement qu'il est impératif de mettre en place des dispositifs destinés aux malvoyants, ces dispositifs étant à comprendre au sens large et les signaux acoustiques remplissant par exemple cette exigence aux passages à niveau.

Art. 60 : Utilisation d'installations lumineuses tricolores

L'al. 1 définit la succession des couleurs. La disposition actuelle ne s'appliquait elle aussi qu'aux installations lumineuses tricolores (cf. art. 71, al. 5, OSR, avec exceptions). Comme les autres combinaisons de feux ne lui sont pas soumises, le présent article n'a plus besoin de les exclure expressément. Mais il inclut la disposition selon laquelle le feu jaune clignotant au milieu de l'installation lumineuse peut être utilisé lorsqu'elle est hors service (art. 70, al. 1, let. b, OSR, qui ne s'appliquait elle aussi qu'aux installations lumineuses tricolores, mais qui formellement n'était pas encore limitées à celles-ci).

L'al. 2 correspond au sens du droit actuel (art. 71, al. 3, OSR). Il est toujours prévu que le domaine d'utilisation des installations de signaux lumineux reste limité et qu'elles ne puissent être utilisées autrement que conformément à la description. Elles doivent répondre aux exigences minimales citées.

L'al. 3 pose le nouveau principe selon lequel un feu jaune clignotant doit toujours avertir le conducteur non prioritaire des situations de conflit. Chaque perte de priorité doit être indiquée séparément. Il faut également indiquer si la priorité doit être accordée aux véhicules ou aux piétons. Il est désormais stipulé à l'al.4 que le feu jaune clignotant ne doit s'allumer que lorsque les usagers prioritaires ont la voie libre. Une exception à l'obligation d'indiquer les

conflits aux non-prioritaires est prévue uniquement pour les installations de signaux lumineux qui s'adressent exclusivement aux cyclistes, pour autant qu'elles ne comportent pas de flèche.

L'al. 5 correspond au droit actuel (art. 71, al. 4, OSR).

L'al. 6 se fonde sur le droit actuel (art. 93, al. 5, OSR), mais est développé. Au critère selon lequel le passage à niveau doit se trouver dans une intersection réglée par des signaux lumineux, on ajoute le critère selon lequel l'utilisation de signaux lumineux doit aussi être prévue par le droit ferroviaire. L'art. 61, al. 2, s'applique à tous les cas où il ne s'agit pas d'un passage à niveau se trouvant dans une intersection réglée par des signaux lumineux, car la fonction que doit remplir l'installation de signaux lumineux (non pas régler à proprement parler différents flux de trafic, mais simplement stopper la circulation routière lors du passage des trains) justifie tout au plus l'utilisation d'installations lumineuses bicolores, mais non celle d'installations lumineuses tricolores.

Art. 61 : Utilisation d'installations lumineuses bicolores et unicolores

L'al. 1 opère désormais une distinction entre les installations lumineuses rouge-jaune à trois et à deux champs lumineux. Les premières doivent être utilisées lorsque l'installation est exploitée en permanence (surtout lorsque la route ne peut être empruntée que dans un sens à cause d'un chantier routier). Dans ce cas, elle est exploitée comme une installation lumineuse tricolore, à la différence que le feu vert est remplacé par un feu jaune clignotant. Ce type d'installation peut être utilisé notamment lorsqu'il y a des passages pour piétons dans la zone des travaux. Les installations lumineuses rouge-jaune à deux champs lumineux ont une autre fonction et s'utilisent lorsqu'elles sont normalement hors service et n'entrent en service que lors d'événements particuliers pour arrêter la circulation.

L'al. 2 régit désormais l'utilisation des installations lumineuses rouge-jaune aux passages à niveau. La base légale de l'utilisation d'installations lumineuses bicolores en relation avec les passages à niveau ne se trouvait jusqu'à présent que dans la législation ferroviaire (DE-OCF⁷). L'al. 2 est formulé comme une norme subsidiaire : l'utilisation d'installations lumineuses bicolores est possible dans tous les cas où l'utilisation de signaux lumineux est prévue par le droit ferroviaire, mais où aucune installation lumineuse tricolore ne peut être utilisée parce que l'art. 60, al. 6, ne s'applique pas.

L'al. 3 énumère les cas où un feu jaune clignotant est autorisé dans les installations lumineuses à un seul champ lumineux (art. 70, al. 1, let. d à f, OSR ; le reste de l'art. 70, al. 1, ne s'applique pas exclusivement à l'utilisation dans des installations lumineuses à un seul feu).

L'al. 4 exclut aussi, contrairement à aujourd'hui (art. 70, al. 3, OSR), les installations lumineuses à un seul champ lumineux vert, puisque les installations lumineuses ne doivent en principe pas être répétées. Si c'est quand même nécessaire à titre exceptionnel, il faut utiliser à cet effet les installations lumineuses tricolores. Le feu rouge tournant près des passages à niveau est désormais ajouté ici.

Art. 62 : Utilisation du système de signaux lumineux pour la régulation temporaire des voies de circulation

L'al. 1 stipule désormais expressément (ce que faisait jusqu'à présent tout au plus implicitement l'art. 69, al. 3, OSR) que ces systèmes de signaux lumineux ne doivent pas rester enclenchés à demeure et ne peuvent pas non plus être utilisés pour la gestion permanente d'une bande d'arrêt d'urgence.

L'al. 2 exclut en principe la fermeture de toutes les voies de circulation au moyen de ce système. La croix rouge signifie certes aussi qu'il est interdit de continuer sur la voie concernée, elle n'oblige toutefois pas à s'arrêter, mais à continuer sur une autre voie. Les flèches de rabattement jaunes, qui ordonnent de changer de voie dès que possible (art. 160 OUR-P), sont placées avant la croix rouge. Etant donné cette fonction spéciale, le système de signaux

⁷ RS 742.141.11 : son contenu n'est pas publié dans le RO, mais il y a un lien vers son texte sur le site de l'OFT : <http://www.bav.admin.ch/dokumentation/grundlagen/00663/index.html?lang=fr>

lumineux pour la régulation temporaire des voies de circulation ne convient en principe pas pour arrêter la circulation. Cet arrêt n'est possible que provisoirement en cas d'urgence quand on ne dispose pas d'un autre moyen plus approprié.

Art. 63 : Emplacement des installations lumineuses

L'al. 1 est limité à la circulation des véhicules et son contenu correspond en grande partie au droit actuel (art. 71, al. 1, OSR). L'al. 1, let. b (art. 71, al. 1, let. a, OSR), restreint toutefois la répétition du côté gauche ou au-delà du point de conflit à des cas spéciaux, tandis que l'al. 1, let. c (art. 71, al. 1, let. c, OSR) précise les « cas spéciaux » mentionnés jusqu'à présent de façon vague.

Les al. 2 et 3 décrivent désormais expressément les emplacements des installations lumineuses destinées aux piétons ou aux cycles. Ces emplacements diffèrent de ceux des installations lumineuses destinées aux véhicules en général (il n'y avait jusqu'à présent que l'art. 71, al. 1, OSR).

Chapitre 8 : Marques

Art. 64 : Généralités

Cette disposition reprend le droit actuel (art. 72, al. 1 et 2, OSR), l'al. 1 incluant désormais aussi les éléments d'aménagement.

Art. 65 : Mesures en faveur des personnes malvoyantes

Non seulement les aires de circulation affectées aux piétons, mais aussi les zones de rencontre sont désormais mentionnées expressément comme surfaces sur lesquelles il est possible d'appliquer des marques tactilo-visuelles, parce que les secondes ne disposent pas toujours d'aires distinctes affectées aux piétons. La suppression du passage pour piétons mentionné explicitement par l'art. 72a, al. 1, OSR n'entraîne aucune restriction matérielle. Celui-ci est tout simplement couvert par la notion des « aires de circulation affectées aux piétons ». Renoncer à mentionner explicitement le passage pour piétons évite au contraire de donner la fausse impression qu'il ne serait pas possible de placer des marques tactilo-visuelles sur les autres aires affectées aux piétons (uniquement) marquées ou signalées (bandes longitudinales pour piétons, chemins pour piétons combinés ou non avec pistes cyclables, etc.).

Cet article ajoute désormais l'obligation de compléter les lignes de séparation des pistes cyclables, des chemins pour piétons et des allées d'équitation par des marques tactilo-visuelles.

Art. 66 : Voies de circulation

Les al. 1, 3, 4 et 6 correspondent au droit actuel (art. 73, al. 1, 2, 4 et 5, OSR). Pour limiter la largeur des voies de circulation, les deux lignes d'une double ligne de sécurité sont parfois appliquées avec une distance plus grande entre elles. Il s'agit de prévoir expressément cette possibilité, pour autant que les conditions pour une double ligne de sécurité soient réunies, tout en définissant la distance possible (1,5 m au maximum).

L'al. 5 régit désormais le cas où la ligne de sécurité n'est interrompue ou complétée d'un côté par une ligne discontinue que sur une très courte distance. Cette variante s'applique lorsqu'il faut interdire le dépassement dans une zone alors qu'il reste possible d'obliquer ou de traverser la croisée concernée sans danger. Si traverser ou obliquer d'un côté n'est autorisé qu'aux bus ou aux cycles, il est possible de placer à côté de la ligne de sécurité une ligne jaune discontinue à compléter, pour les bus, par une inscription jaune « BUS » (cf. art. 163, al. 3, OUR-P). Mais lorsque des lignes de sécurité sont nécessaires, il ne faut pas

qu'elles soient constamment interrompues. Cette possibilité est donc réduite aux cas exceptionnels.

Art. 67 : Flèches de direction jaunes

Sur la base d'une recherche (cf. Commentaires généraux, let. F, chapitre 1, ch. 1 « Recherche et pratique »), il est désormais proposé de permettre désormais de placer aussi des flèches de direction jaunes hors des voies destinées à des catégories spéciales de véhicules lorsque les bus ou les cycles peuvent prendre une direction qui n'est pas ouverte aux véhicules en général sur la voie concernée. Mais ces flèches de direction pour cyclistes ne les autorisent nullement à déroger à l'obligation de circuler à droite (cf. art. 51, al. 3 OUR-P).

Art. 68 : Symboles

L'al. 1 généralise désormais à toutes les aires destinées à des catégories spéciales de véhicules la règle mentionnée jusqu'à présent pour les voies de circulation ou les chemins destinés à des catégories spéciales de véhicules (art. 74, al. 4, 7, 10 et 11, OSR). Le marquage d'un symbole sur des emplacements de parcage est expressément mentionné parce que cette possibilité gagnera probablement en importance pour les cycles lorsqu'il ne sera plus obligatoire de signaler les emplacements de parcage (art. 169, al. 1, OUR-P).

De nouveau sur la base de recherches (cf. Commentaires généraux, let. F, chapitre 1, ch. 1 « Recherche et pratique »), l'al. 2 propose la possibilité de placer exceptionnellement un symbole de cycle aussi ailleurs que sur une voie de circulation destinée à des catégories spéciales de véhicules. Concernant la possibilité mentionnée à la let. b de marquer ce symbole sur une route à sens unique lorsque la place est insuffisante pour une bande cyclable conforme aux normes, il faut toutefois bien peser si la sécurité permet effectivement d'autoriser une circulation limitée de cycles en sens inverse.

Art. 69 : Lignes d'arrêt et lignes d'attente

Cette disposition prend comme modèle le droit actuel (art. 75, al. 2 et 4, et 76, al. 3, OSR) et harmonise les règles applicables aux lignes d'arrêt et aux lignes d'attente.

Art. 69a : Lignes de guidage

Cette disposition prend comme modèle le droit actuel (art. 76, al. 3, OSR).

L'al. 1, let. b, stipule désormais qu'il faut marquer des lignes de guidage dans tous les cas lorsqu'une route prioritaire tourne, même avec la nouvelle possibilité ancrée des routes secondaires prioritaires qui tournent.

En outre, il est désormais prévu que des lignes de guidage peuvent aussi être utilisées pour délimiter une bande polyvalente au milieu de la chaussée (al. 2, let. b et al. 3, OSRO-P; cf. aussi Commentaires généraux, let. F, ch. 1).

Art. 69b : Surfaces interdites au trafic

Cette disposition correspond à une règle qui n'était stipulée expressément jusqu'à présent qu'au niveau des normes⁸.

Art. 70 : Cases de stationnement

Cet article constitue une modification consécutive à la nouvelle possibilité créée de marquer des emplacements de stationnement sans placer en même temps un signal. L'art. 70 OSRO-P précise toutefois qu'il faut toujours placer le signal avec plaque complémentaire lorsqu'il y a des restrictions ou des précisions supplémentaires à l'autorisation de stationner et que le simple marquage d'une case de stationnement avec une restriction (marquée) ne peut plus

⁸ SN 640 850a

être considéré comme suffisant. Le fait de compléter les cases de stationnement marquées par les pictogrammes pour handicapés, de cycle ou de voiture électrique reste excepté. Dans ce cas, on peut travailler exclusivement avec des marquages (bien qu'il s'agisse d'une restriction supplémentaire de la possibilité de stationner), puisqu'il existe un véritable besoin pratique de pouvoir renoncer à une signalisation supplémentaire pour réserver des cases de stationnement à ces 3 catégories d'usagers.

Art. 71 : Bandes cyclables, pistes cyclables traversant une route

L'al. 1 stipule, à la demande d'organisations de cyclistes, que les bandes cyclables doivent impérativement répondre aux largeurs fixées par les normes. La même règle doit s'appliquer à la largeur du reste de la voie de circulation. Comme les bandes cyclables trop étroites ne peuvent offrir la sécurité voulue, il faut les supprimer et étudier d'autres possibilités au profit de la sécurité des cyclistes.

L'al. 3 exclut désormais, pour des raisons de sécurité, la possibilité d'aménager des chaussées à voie centrale banalisée à l'extérieur des localités.

L'al. 4 définit le principe selon lequel les bandes cyclables doivent être tracées du côté droit d'une voie ou d'une moitié de la chaussée. La possibilité de les tracer à gauche est limitée aux cas où les cycles peuvent obliquer à gauche, contrairement aux autres véhicules, afin d'accorder une zone protégée aux cyclistes, qui sont particulièrement exposés dans ces situations.

Les al. 2, 5 et 6 correspondent au droit actuel (art. 74, al. 5, 9 et 11, OSR).

L'al. 6 régit les « gués » cyclables marqués dans le sens restrictif actuel. On exprime d'un côté le besoin de pouvoir utiliser davantage ces traversées, on ne cesse de l'autre d'opposer des réserves en matière de sécurité. Avant une éventuelle modification, il faut donc acquérir une meilleure connaissance des possibilités et des limites des traversées cyclables, marquées ou non. L'Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS a lancé une recherche à ce sujet il y a quelque temps.

Art. 72 : Marquage sur autoroutes et semi-autoroutes

Cet article reprend le droit actuel (art. 90 OSR), tout en stipulant désormais, conformément aux résultats de la recherche (Commentaires généraux, let. F, chapitre 1, ch. 1 « Recherche et pratique »), que les dernières flèches apposées sur les voies de sortie d'autoroutes et de semi-autoroutes ainsi que sur les voies d'accès aux installations annexes doivent figurer sous forme agrandie (al. 4, phrase 2) afin de prévenir les courses à contresens.

Chapitre 9 : Chantiers, barrières, dispositifs de balisage

Art. 73 : Signalisation des chantiers

L'al. 1 correspond au droit actuel (art. 80, al. 1, OSR, cf. aussi art. 9, al. 1 et 2, OSR). Mais il généralise désormais les directives des art. 6, al. 2, et 7, al. 1, OSR et stipule expressément, dans un sens général, que la conformation dangereuse de la route à proximité du signal « Travaux » n'a pas à être signalée en sus par d'autres signaux de danger.

L'al. 2 prévoit désormais la possibilité de faire figurer le signal de danger « Travaux » sur fond orange. Une recherche a pu mettre en évidence que faire figurer un signal sur un fond de couleur voyante permettait d'améliorer à court terme son observation (cf. Commentaires généraux, let. F, chapitre 1, ch. 1 « Recherche et pratique »). Il s'agit en outre d'une possibilité parfois déjà appliquée dans la pratique et répondant probablement à un besoin légitime. Mais les prescriptions de mise en place des signaux de danger, notamment les distances, doivent toujours être respectées.

Les al. 3 et 4 correspondent au droit actuel, tout en décrivant (mieux) les exigences de réflexion, qui se trouvaient jusqu'à présent dans une norme VSS⁹.

Art. 74 : Mesures à prendre par les entreprises de construction

& Art. 75 : Barrières

& Art. 76 : Dispositifs de balisage

Ces dispositions reprennent le droit actuel (art. 81, al. 2 à 4, 82, al. 1, 2 et 5, et 83, al. 1 et 3, OSR).

Chapitre 10 : Procédures et voies de droit

Ce chapitre a été repris en grande partie du droit en vigueur, mais avec certaines clarifications, précisions ou encore simplifications. Il est également prévu d'améliorer les possibilités qu'ont les citoyens de faire contrôler les signaux et les marques (cf. Commentaires généraux, let. C, chapitre 3, ch. 3 « Structure de l'OSRO-P »).

Art. 77 : Principes

L'al. 1 prescrit comme jusqu'à présent (art. 107, al. 1, OSR) d'arrêter et de publier tous les signaux ayant un caractère de prescription avant de les mettre en place. Comme tous ces signaux sont désormais classés dans les signaux de prescription, seuls ces derniers doivent encore être mentionnés. Il est désormais aussi obligatoire d'arrêter et de publier les signaux lumineux, parce qu'ils modifient également les droits et les obligations résultant des règles générales de circulation.

L'al. 2 énumère les signaux qui font exception à l'obligation d'arrêter et de publier. Les signaux lumineux sont supprimés de la liste actuelle (art. 107, al. 3, OSR) et sont désormais mentionnés à l'al. 1. La suppression de l'art. 107, al. 3, let. n, actuel est de nature purement formelle et reste sans conséquences matérielles.

L'al. 3 mentionne les réglementations possibles sans décision ni publication en raison de leur objet et de leur durée limitée. L'exception actuelle pour les mesures temporaires prises par la police durant huit jours au plus (art. 107, al. 4, OSR, désormais art. 77, al. 3, let. a, OSRO-P) est généralisée conformément à la pratique actuelle et ne s'applique désormais plus seulement aux mesures *de la police*, mais aux réglementations en général qui n'excèdent pas la période mentionnée. L'al. 3, let. b, prévoit désormais également, en raison de besoins pratiques, une exception pour les réglementations relatives aux chantiers dont les travaux seront probablement terminés après un an au plus tard.

L'al. 4 correspond au droit actuel (art. 107, al. 2, OSR).

L'al. 5 remplace la disposition actuelle (art. 106, al. 1, let. b, OSR) en stipulant qu'à l'exception des signaux que mentionne l'al. 2, il est toujours possible de demander qu'une décision soit prononcée et publiée pour tous les signaux qui n'ont pas fait l'objet d'une décision formelle et pour les marques. Mais ce droit est réservé aux personnes qui ont un intérêt particulièrement digne d'être protégé, ce qui doit empêcher que n'importe quelles réglementations acceptées par la population locale puissent être contestées par des personnes extérieures sans lien de proximité avec la réglementation concrète. La nouvelle possibilité de demander une décision et une publication après coup est aussi valable à l'encontre des réglementations temporaires, pour autant du moins qu'il existe un intérêt de protection juridique.

Vu le nouvel al. 5, l'autorité devra se demander à l'avenir si elle ne veut pas aussi arrêter et publier volontairement les réglementations qui n'auraient pas besoin de l'être selon les alinéas précédents, avant leur mise en place, pour échapper à une contestation ultérieure.

⁹ SN 640 886

Art. 78 : Signaux ou marques défectueux ou manquants

Les variantes mentionnées dans cet article ont été proposées sous cette forme par l'Office fédéral de la justice et complètent la disposition précitée (art. 77, al. 5, OSRO-P) en ce qui concerne les voies de droit. Elles se fondent sur l'art. 106, al. 1, let. a, OSR actuel et le remplacent.

La teneur des al. 1 et 2 correspond au droit actuel (art. 106, al. 1, let. a, OSR), mais ils citent expressément l'intérêt particulier comme condition.

L'al. 3 fonde désormais le droit à une décision susceptible de recours pour autant que la demande selon al. 1 ou 2 reste sans suite.

Chapitre 11 : Compétences, droits de participation et surveillance

Les aspects que mentionne le titre de ce chapitre sont en grande partie régis dans le même sens qu'actuellement, mais dans un nouvel ordre.

Art. 79 : Compétences des cantons

L'al. 1 fonde le principe de la compétence exécutive des cantons (actuellement : art. 104, al. 1, OSR).

L'al. 2 fonde dans un sens analogue à l'article actuel (107, al. 6 et 7, OSR) les droits de participation des autorités responsables de la signalisation et de la police, déjà lors des procédures de planification cantonales. La phrase 1 (art. 107, al. 6, OSR) inclut aussi, au vu de leur importance pratique, l'aménagement de l'espace routier et la réfection des routes, et la phrase 2 (art. 107, al. 7, OSR) renonce en grande partie aux différenciations complexes actuelles et stipule qu'il faut également prendre l'avis de la police cantonale de la circulation lors de l'approbation des plans concernant les emplacements réservés à l'arrêt des véhicules publics du trafic de ligne.

Art. 80 : Compétences de la Confédération

L'al. 1 correspond en grande partie à la règle actuelle (art. 104, al. 3, et 110, al. 2, OSR), mais abandonne la restriction expresse aux routes nationales de 1^{re} et de 2^e classes (art. 110, al. 2, OSR) concernant la compétence exceptionnelle des cantons d'édicter une réglementation du trafic liée à l'achèvement du réseau des routes nationales tel qu'il a été décidé et reformule cette compétence d'exception désormais de manière générale.

Les al. 2 et 3 correspondent au droit actuel (art. 104, al. 4, et 111, al. 2, OSR).

Art. 81 : Compétences et droits de participation spécifiques aux chemins de fer

Cette disposition correspond au droit actuel (art. 104, al. 6, et 112, OSR).

Art. 82 : Compétences et droits de participation spécifiques aux aires de circulation en propriété privée

Cette disposition reprend le droit actuel (art. 104, al. 5, let. a et b, et 113, al. 2 et 3, OSR).

Art. 83 : Surveillance

L'art. 105 OSR s'intitulait jusqu'à présent « Surveillance ». Mais il comprenait, outre la surveillance proprement dite (p. ex. art. 105, al. 1, phrase 2, OSR), des aspects à considérer comme un élément normal et intégrant de la compétence (p. ex. art. 105, al. 1, phrase 1, OSR, qui entend plutôt une « responsabilité générale » par rapport à l'ensemble de la signalisation routière, responsabilité qui découle de toute façon de la compétence générale d'une autorité). Le nouvel art. 83 OSRO-P vise à supprimer ce mélange et à ne régir réellement plus que la surveillance proprement dite.

L'al. 1 fonde l'obligation de surveiller la signalisation placée par des particuliers ou des organisations privées (actuellement : art. 105, al. 1 et 2, OSR).

L'al. 2 régit la surveillance lorsque les cantons ont délégué aux communes la compétence en matière de signalisation (actuellement : art. 104, al. 2, OSR).

L'al. 3 attribue désormais au DETEC et non plus au Conseil fédéral la compétence d'examiner le bien-fondé et de supprimer les réglementations locales du trafic en vigueur sur les routes de grand transit (art. 110, al. 3, OSR). Cette possibilité d'examen ne dépend en outre plus d'une requête.

Chapitre 12 : Réclames routières

Les dispositions actuelles sur les réclames remontent à 2006 et sont donc relativement nouvelles. Les Chambres fédérales et leurs commissions discutent d'une initiative parlementaire qui pourrait avoir des répercussions sur ces dispositions. Des réflexions sur une norme concernant les réclames routières sont également en cours. Il faudrait en outre inclure la réglementation des réclames dans une révision matérielle globale des indicateurs de direction. C'est pour ces raisons que les dispositions actuelles sont en grande partie reprises sans changement.

Les dispositions sur les réclames sont désormais définies seulement après les dispositions concernant la signalisation parce qu'il s'agit d'objets qui ont peu de points communs, relèvent de compétences différentes et sont souvent gérés par des autorités différentes dans les cantons. Le destinataire de ces dispositions est également différent : elles concernent directement celui qui veut afficher des réclames.

Art. 84 à 87

Ces articles ont été repris du droit actuel (art. 95 à 98 OSR). Seul l'art. 85 OSRO-P a subi des modifications. Les al. 1 et 2 actuels de l'art. 96 OSR sont intervertis et citent d'abord les réclames interdites de toute façon et ensuite seulement les réclames interdites en fonction de la situation. Une nouveauté est proposée concernant l'interdiction, jusqu'à présent absolue, des annonces qui contiennent des signaux ou des éléments indiquant une direction à suivre. Le projet d'ordonnance ancre la possibilité d'utiliser les symboles des indicateurs de direction pour les emplacements de parcage ainsi que des flèches de direction sur les systèmes de gestion du stationnement (art. 85, al. 1, let. d, OSRO-P). Il est également prévu de modifier l'interdiction de placer des annonces et des réclames sur la chaussée. Il s'agit d'étendre l'exception pour les zones piétonnes aux zones de rencontre (art. 85, al. 1, let. b, OSRO-P). On crée ainsi une nouvelle caractéristique distinctive possible pour les zones de rencontre.

Art. 88 : Autorisations

Cette disposition reproduit l'art. 99 OSR et le modifie sur un point particulier : l'al. 1 fonde la nouvelle compétence d'autorisation de l'OFROU, pour autant qu'il s'agisse d'annonces sur la propriété des routes nationales.

Chapitre 13 : Dispositions pénales et finales

Art. 89 : Dispositions pénales

& Art. 90 : Application de l'ordonnance, exceptions

Ces dispositions s'inspirent des art. 114 et 115 de l'OSR actuelle. La compétence de conférer un caractère obligatoire aux normes techniques reste attribuée au DETEC. La compétence d'édicter des instructions est en revanche – comme dans la nouvelle OUR-P – transférée du DETEC à l'OFROU.

Il faut observer que tant les normes techniques déclarées obligatoires que les instructions de l'OFROU sont obligatoires exclusivement pour les autorités. Il n'est pas possible de créer des droits et des obligations pour des particuliers au moyen d'instructions : il faut une ordonnance.

L'art. 90, al. 1, renvoie à la nouvelle annexe qui contient une liste des normes auxquelles le DETEC a conféré un caractère obligatoire. L'intégration de ces normes dans la présente ordonnance permet d'abroger l'ordonnance actuelle concernant les normes applicables à la signalisation des routes, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre¹⁰. La compétence de modifier cette annexe est également transférée au DETEC.

Les al. 3 et 4 reprennent en grande partie le droit actuel (art. 115, al. 2 et 3, OSR, en renonçant aux stations téléphoniques mentionnées jusqu'à présent par l'art. 115, al. 3, OSR).

Art. 90a : Abrogation du droit antérieur

Parce que les contenus essentiels de l'ordonnance du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre¹¹ ainsi que de l'ordonnance du DETEC du 12 juin 2007 concernant les normes applicables à la signalisation des routes, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre¹² seront intégrés dans l'OSRO-P, ces ordonnances peuvent être abrogées.

Art. 90b : Dispositions transitoires

Les signaux existants conformes au droit actuel, mais non aux exigences des nouvelles ordonnances devront être remplacés ou éliminés dès que possible, mais au plus tard d'ici à la date X. Sont exceptés de cette règle les signaux pour lesquels seul le symbole qui y figure a été modifié. Concrètement un délai transitoire de 5 ans sera prévu après l'entrée en vigueur des nouvelles ordonnances.

¹⁰ RS 741.211.5; <http://www.admin.ch/ch/f/rs/7/741.211.5.fr.pdf>

¹¹ RS 741.213.3; <http://www.admin.ch/ch/f/rs/7/741.213.3.fr.pdf>

¹² RS 741.211.5; <http://www.admin.ch/ch/f/rs/7/741.211.5.fr.pdf>