



Berne, le 19 décembre 2025

Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière visant à intégrer les contenus les plus importants de certaines normes techniques dans le droit fédéral de la signalisation routière ;

Nouvelle ordonnance du DETEC concernant l'indication de la direction aux abords des jonctions et les noms des échangeurs, sur les autoroutes et les semi-autoroutes ;

Nouvelle ordonnance du DETEC concernant les marques particulières ;

Modification de l'ordonnance sur les amendes d'ordre

Rapport sur les résultats de la consultation

Table des matières

1	Introduction	5
1.1	Contexte	5
1.2	Contenu du projet	5
1.3	Déroulement de la procédure de consultation	5
2	Avis	6
2.1	Prises de position reçues	6
2.2	Procédure d'évaluation des avis	7
2.2.1	Évaluation quantitative	7
2.2.2	Évaluation qualitative	8
3	Le projet en détail.....	9
3.1	Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR)	9
3.1.1	Mise en œuvre du changement de système (question 1).....	9
3.1.2	Signaux « Avions » et « Hélicoptères » (question 2)	12
3.1.3	Reprise des symboles de la signalisation touristique et de la mobilité douce (question 3).....	14
3.1.4	Abrogation des symboles références (question 4).....	16
3.1.5	Indication des destinations sur les indicateurs de direction avancés (question 5)	17
3.1.6	Signal « Campingplatz » en allemand et symbole « Voitures d'habitation » (question 6).....	19
3.1.7	Signal « Hôtel » (question 7).....	20
3.1.8	Indicateurs de direction pour les cycles et les engins assimilés à des véhicules (question 8).....	22
3.1.9	Indicateurs de direction sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (question 9)	25
3.1.10	Signalisation touristique sur les routes principales et secondaires (question 10).....	29
3.1.11	Numérotage des routes, jonctions et ramifications (question 11)	31
3.1.12	Signal « Disposition du tracé des voies de circulation aux abords d'un chantier » (question 12).....	32
3.1.13	Signal « Station-service proposant du carburant de remplacement » (question 13)	34
3.1.14	Signal « Poste d'appel d'urgence » (question 14).....	35
3.1.15	Principes relatifs aux marques (question 15)	36
3.1.16	Marquages tactilo-visuels (question 16).....	38
3.1.17	Feux encastrés (question 17).....	41
3.1.18	Longueurs minimales des lignes de sécurité (question 18)	42
3.1.19	Séparation des voies de circulation (question 19)	44
3.1.20	Lignes de rabattement (question 20)	47
3.1.21	Marque « Double ligne transversale » (question 21)	49
3.1.22	Dispositifs de balisage temporaires (question 22)	50
3.1.23	Dispositifs de balisage permanents (question 23)	53
3.1.24	Dénomination et désignation bilingue des jonctions et des échangeurs sur les autoroutes et semi-autoroutes (question 24)	55
3.1.25	Signalisation des aires de ravitaillement et de repos (question 25)	56
3.1.26	Signal « Bulletin routier radiophonique » (question 26)	58
3.1.27	Signalisation touristique sur les autoroutes et semi-autoroutes (question 27)	59

3.1.28	Utilisation des marques applicables aux routes principales et aux routes secondaires aux abords des installations annexes et sur les aires de repos (question 28)	60
3.1.29	Marque « Voie de détresse » (question 29).....	61
3.1.30	Abrogation de l'art. 101, al. 1, OSR (question 30)	62
3.1.31	Aménagement des signaux (question 31).....	64
3.1.32	Signaux sur les véhicules (question 32).....	66
3.1.33	Autres exigences relatives à la signalisation (question 33)	68
3.1.34	Panneaux à affichage variable (question 34).....	69
3.1.35	Complément « Dispositifs de balisage » (question 35).....	71
3.1.36	Déclaration de la force obligatoire des normes techniques (question 36)	72
3.1.37	Modifications de l'annexe 1 et de l'annexe 2 par le DETEC (question 37).....	73
3.1.38	Abrogation de l'art. 115a OSR (question 38)	74
3.1.39	Disposition transitoire (question 39).....	75
3.1.40	Modifications de l'annexe 1 (question 40).....	76
3.1.41	Modification des signaux, symboles et marques (question 41)	79
3.2	Nouvelles ordonnances relevant de la responsabilité du DETEC :	83
3.2.1	Ordonnance du DETEC concernant l'indication de la direction aux abords des jonctions et les noms des échangeurs, sur les autoroutes et les semi-autoroutes (question 42)..	83
3.2.2	Ordonnance du DETEC concernant les marques particulières (question 43)	84
3.3	Révision partielle de l'ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO)	90
3.4	Remarques (question 45).....	92
	Annexe 1 : Participants à la consultation	95

Résumé des principaux résultats

Le projet de révision en question a reçu un accueil majoritairement positif. Le changement de système, qui consiste à ne plus déclarer les normes techniques comme juridiquement contraignantes mais à les reconnaître comme représentant l'« état de la technique », a suscité une large adhésion. Les participants à la consultation ont salué en particulier la transparence accrue induite par cette évolution, la plus grande souplesse dans l'application des normes techniques, ainsi que la capacité renforcée du droit à s'adapter rapidement aux pratiques. Le renvoi direct permet d'intégrer plus aisément les avancées technologiques et les connaissances scientifiques dans ce dernier. De plus, la reprise des principaux éléments normatifs dans le droit fédéral facilite l'accès aux réglementations. Certains participants ont toutefois exprimé des réserves quant au fait que l'ensemble du contenu des normes VSS ne soit pas repris dans le droit fédéral, ce qui pourrait engendrer des marges d'interprétation.

Les retours critiques se sont limités à des aspects spécifiques du projet. Plusieurs participants ont exprimé des préoccupations concernant les longueurs minimales des lignes de sécurité à l'intérieur et à l'extérieur des localités. Dans les secteurs sinueux ou en centre-ville, des prescriptions rigides pourraient s'avérer difficiles à mettre en œuvre. Divers milieux ont ainsi suggéré l'introduction de règles plus flexibles permettant, au cas par cas, de tenir compte des particularités locales. Des demandes similaires ont été formulées à propos de la nouvelle disposition relative à la subdivision de la chaussée, pour laquelle de nombreux participants ont souhaité une application plus souple, adaptée aux réalités locales.

La proposition d'étendre et de moderniser le catalogue des symboles n'a pas suscité une adhésion unanime. Si une courte majorité a salué l'intégration de symboles issus de la signalisation touristique et de l'indication de direction pour la mobilité douce, conçus selon un langage visuel homogène, d'autres participants ont jugé leur nombre et leur style excessifs et inutilement complexes. Les symboles relatifs aux activités sportives ont notamment été perçus comme difficilement identifiables. Il a également été suggéré de catégoriser plus clairement les différents symboles.

La nouvelle ordonnance du DETEC concernant l'indication de la direction aux abords des jonctions et les noms des échangeurs, sur les autoroutes et les semi-autoroutes a été majoritairement saluée. Les nombreuses réactions à la proposition d'ordonnance du DETEC concernant les marques particulières révèlent toutefois que la simple reprise des contenus des directives actuelles du département est jugée insuffisante par un grand nombre de participants. Des modifications ont été demandées pour plusieurs marques particulières, afin de mieux refléter les pratiques sur le terrain et répondre aux défis quotidiens du trafic routier. Ainsi, plusieurs associations cyclistes ont proposé d'élargir le champ d'application de la marque particulière « Peinture en rouge des bandes cyclables aux endroits dangereux », dans le but de renforcer la sécurité des cyclistes.

La nouvelle contravention pour devancement par la droite non autorisé a été majoritairement plébiscitée. La modification proposée permettrait de clarifier la distinction entre devancement par la droite et dépassement par la droite. Cette nouvelle infraction est également jugée nécessaire pour renforcer la sécurité juridique tant pour les autorités de contrôle que pour les usagers de la route. Des critiques ont toutefois été formulées, notamment en raison du manque de clarté concernant le terme de « dépassement illicite par la droite », dont l'imprécision pourrait engendrer des incertitudes pour les personnes concernées. Certains participants estiment en outre que la proposition de révision est inutile, l'infraction introduite début 2021 concernant le dépassement illicite par la droite offrant déjà une protection suffisante.

1 Introduction

1.1 Contexte

Pour l'exécution, l'aspect et la mise en place des signaux, marques et dispositifs de balisage, le droit fédéral de la signalisation routière en vigueur renvoie à des normes techniques, notamment aux normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS). Ce mode de renvoi direct rend ces normes techniques contraignantes. Dans la pratique, cette technique de renvoi est controversée, en particulier en raison de sa lourdeur et de l'accès limité aux normes contraignantes. En mai 2020, le Conseil fédéral a donc décidé de ne plus déclarer juridiquement contraignantes les normes techniques des organisations de droit privé dans le droit de la signalisation routière. À la suite de cette décision, le DETEC a abrogé début 2021 son ordonnance concernant les normes applicables à la signalisation des routes, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée¹. Parallèlement, le Conseil fédéral a maintenu à titre provisoire la force obligatoire des principales normes techniques VSS à l'art. 115a de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR)².

1.2 Contenu du projet

La révision partielle de l'OSR vise à concrétiser le changement de système amorcé par le Conseil fédéral. À l'avenir, les normes techniques ne seront plus déclarées contraignantes (renvoi direct), mais comme reflétant l'état de la technique. Le droit de la signalisation routière y fera référence uniquement de manière indirecte. Dans cette optique, les principaux contenus des normes VSS actuellement déclarées contraignantes à l'article 115a OSR seront intégrés dans le droit fédéral de la signalisation routière d'ici fin 2026. L'accent sera mis sur les principes fondamentaux de la signalisation et sur les représentations des signaux et des marques.

En raison de leur corrélation étroite, le projet inclut, outre la reprise des principaux contenus des normes, la mise en consultation de nouvelles ordonnances du DETEC sur l'indication de la direction au niveau des jonctions et des échangeurs sur les autoroutes et semi-autoroutes ainsi que celle sur les marques particulières. Le projet comprend par ailleurs une proposition visant à introduire une nouvelle infraction pour le dépassement illicite par la droite sur les autoroutes et semi-autoroutes.

1.3 Déroulement de la procédure de consultation

Le 7 juin 2024, le Conseil fédéral a ouvert la procédure de consultation relative à la révision partielle de l'OSR visant à intégrer les contenus les plus importants de certaines normes techniques dans le droit fédéral de la signalisation routière. La procédure de consultation a pris fin le 30 septembre 2024. Les cantons, les conférences et les organisations intercantonales, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie ainsi que d'autres associations, organisations et milieux intéressés ont été invités à se prononcer. Les destinataires de la consultation disposaient des documents³ suivants :

- lettre d'accompagnement relative à l'ouverture de la procédure de consultation ;
- projet de modification de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) ;
- projet de modification de l'ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO)⁴ ;
- projet d'ordonnance du DETEC concernant l'indication de la direction aux abords des jonctions et les noms des échangeurs, sur les autoroutes et les semi-autoroutes ;
- projet d'ordonnance du DETEC concernant les marques particulières ;
- rapport explicatif relatif à la révision partielle de l'OSR et de l'OAO ;

¹ RO 2020 2161

² RS 741.21

³ Les documents de la consultation sont disponibles sur le site de la Chancellerie fédérale : www.admin.ch > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2024 > DETEC > [Procédures de consultation 2024/50](#).

⁴ RS 314.11

- rapport explicatif relatif à l'ordonnance du DETEC concernant l'indication de la direction aux abords des jonctions et les noms des échangeurs, sur les autoroutes et les semi-autoroutes ;
- rapport explicatif relatif à l'ordonnance du DETEC concernant les marques particulières ;
- aperçu synoptique des modifications prévues de l'OSR et de l'AO ;
- questionnaire ;
- liste des destinataires.

La consultation portait également sur le projet de révision « Révision partielle de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière en ce qui concerne le cours de théorie de la circulation ». Comme ce projet présente une thématique distincte, il a été traité dans le cadre d'une procédure indépendante après la clôture de la consultation. L'analyse des résultats de la consultation fait l'objet de deux rapports séparés. Le présent rapport porte exclusivement sur les prises de position concernant les modifications proposées du droit de la signalisation routière et les modifications de l'AO.

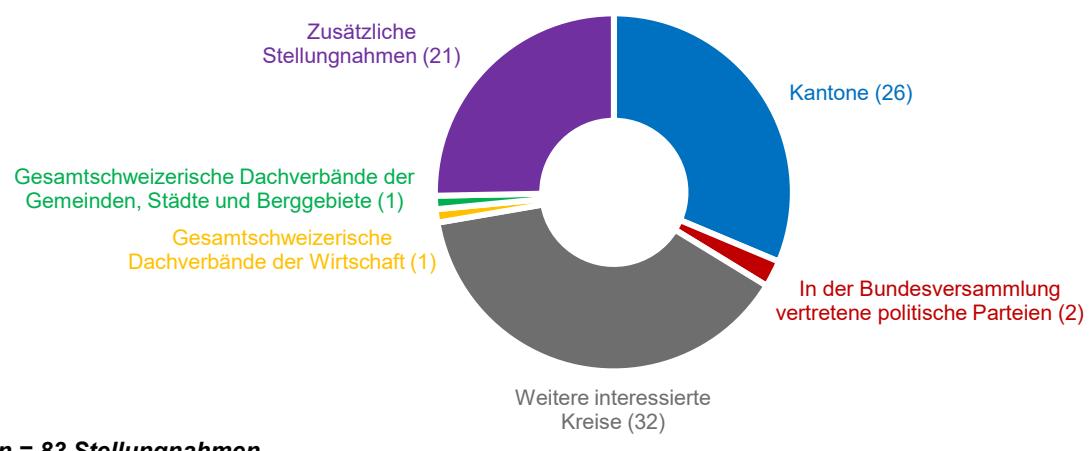
2 Avis

2.1 Prises de position reçues

Lors de la procédure de consultation, 156 destinataires ont été invités à donner leur avis. Parmi eux, 61 participants ont exprimé leur opinion sur le projet de révision, soit les 26 cantons et deux partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale (le PS et l'UDC).⁵ 90 participants ne se sont pas prononcés, notamment les institutions de recherche et d'enseignement. Quatre organismes invités à s'exprimer, à savoir l'Association des communes suisses (ACS), la Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP), l'Union Patronale Suisse (UPS) et RedCross Suisse, ont expressément renoncé à formuler un avis. La Coordination suisse des sapeurs-pompiers (CSSP) a fait savoir par e-mail qu'elle était d'accord avec les modifications dans la mesure où elle était concernée. La CSSP n'ayant pas précisé quelles modifications la concernaient, son avis peut être considéré comme un accord de principe au ch. 3.1.1, mais ne peut être pris en considération pour les questions détaillées à partir du ch. 3.1.2.

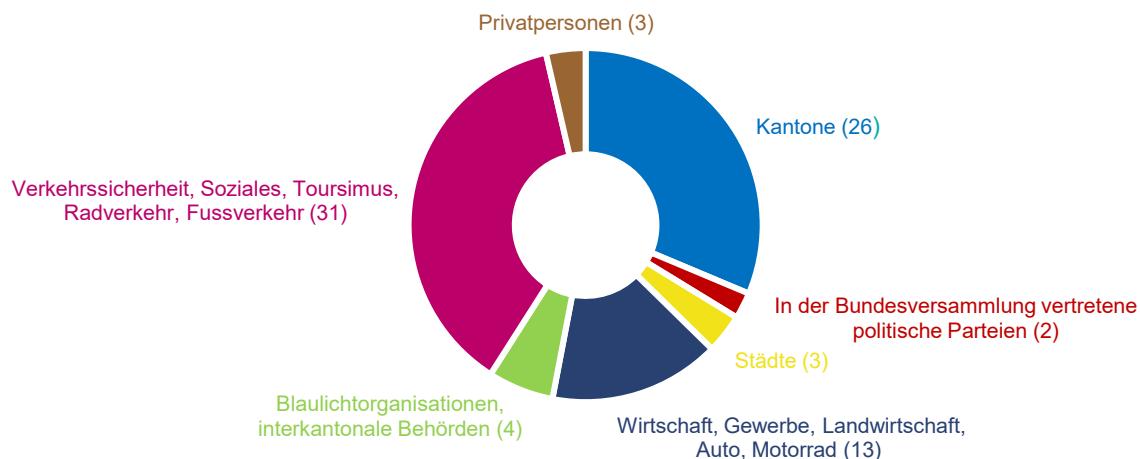
Aux **62 avis exprimés par les destinataires contactés** s'ajoutent **21 avis émanant d'organisations et d'autres milieux intéressés**, qui ne figurent pas dans la liste des destinataires de la consultation. Le nombre d'avis reçus s'élève donc à **83** au total.

Fig. 1 Répartition des participants à la consultation



⁵ Les avis sont disponibles sur le site web des autorités fédérales suisses : www.admin.ch > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2024 > DETEC > Procédures de consultation 2024/50 > [Avis OSR](#).

Fig. 2 Répartition des participants à la consultation par groupes thématiques



n = 83 Stellungnahmen

Les prises de position ont été envoyées sous la forme d'un catalogue de questions fourni et/ou de lettres d'accompagnement. Le questionnaire est structuré sur la base des modifications d'ordonnances proposées (OSR et OAO) et des deux nouvelles ordonnances du DETEC. Il comprend une partie quantitative (approbation ou rejet de la modification ou sans avis / non concerné) et une partie qualitative (remarques / proposition de modification) :

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Certains participants ont formulé leurs observations uniquement dans la lettre d'accompagnement (sans utiliser le questionnaire), d'autres ont exprimé leur avis à plusieurs reprises, notamment sous forme de commentaires dans le questionnaire et dans la lettre d'accompagnement. Le contenu de plusieurs avis concorde ou est formulé de manière quasi identique.

2.2 Procédure d'évaluation des avis

Tous les avis ont fait l'objet d'une analyse quantitative et qualitative. L'évaluation a été réalisée pour 44 des 45 questions⁶. Un tableau présente, pour chaque question, la répartition quantitative des avis exprimés. Les remarques et propositions des participants sont recensées dans un second tableau et analysées sur le plan qualitatif.

Les codes couleurs et formatages suivants ont été utilisés pour l'évaluation : les cantons sont représentés en bleu ; les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale en rouge ; tous les autres destinataires et milieux intéressés apparaissent en noir ; les participants ayant sélectionné plusieurs options de réponse à certaines questions du questionnaire sont en outre signalés par l'usage de l'*italique*.

2.2.1 Évaluation quantitative

Parmi les 82 avis reçus, 76 participants ont rempli tout ou partie de la section quantitative du questionnaire. Trois participants ont renvoyé globalement aux prises de position d'autres organisations : la Conférence des commandantes et des commandants des polices cantonales (CCPCS) à celle de la Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté de Liechtenstein (CCCS), la

⁶ Comme aucune modification concrète n'a été proposée dans le cadre de la question 45 (« Avez-vous d'autres remarques concernant les modifications d'ordonnances proposées ? »), aucune analyse quantitative n'a été effectuée pour cette question.

Société des Chefs de Police des Villes de Suisse (SCPVS) à celle de la Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses (CDSVS), et la Fédération suisse du tourisme (FST) à celles de SuisseMobile et de Suisse Rando (Suisse Rando).

Les participants, comme le PS ou l'UDC, qui ont transmis uniquement une prise de position écrite sans remplir le questionnaire, ont été intégrés à l'analyse qualitative des questions concernées sur la base de leurs remarques. Les questionnaires de Mme Sarah Dähler, M. Corsin Pfister et M. Markus Rohr ont été considérés comme une prise de position commune du groupe de travail (GT) Vélo des Vert·e·s de la ville de Zurich.

Les pourcentages figurant dans le tableau relatif aux réponses « oui » et « non » ont été arrondis à l'unité pour en faciliter la lecture. Les chiffres entre parenthèses indiquent les réponses multiples données par certains participants à une même question. Lorsque les options « oui » et « sans avis / non concerné » ou « non » et « sans avis / non concerné » ont été cochées simultanément, seule la réponse « oui » ou « non » a été prise en considération.⁷

Pour certaines questions, des participants ont coché à la fois « oui » et « non ». Ces réponses ont été attribuées à l'une des deux options dans la mesure du possible, en tenant compte des éventuelles remarques. Les cas ne pouvant être clairement tranchés sont signalés en note de bas de page.

2.2.2 Évaluation qualitative

L'analyse qualitative s'effectue selon un processus en plusieurs étapes, prenant en considération les déclarations transmises par questionnaire et/ou par écrit. Les prises de position de contenu similaire émanant de différents participants sont synthétisées de manière cohérente. Les remarques redondantes ou semblables de certains participants à propos d'une question ne sont prises en considération qu'une seule fois. Une certaine imprécision dans la consolidation des avis et dans l'attribution des déclarations aux participants concernés ne peut toutefois être entièrement exclue.

Les propositions qui dépassent l'objectif de la révision ne peuvent être prises en considération et ne sont pas présentées. Cela inclut notamment les suggestions relatives à de nouveaux signaux ou marques qui ne sont pas contenues dans des normes techniques VSS en vigueur. Le texte exact de chaque avis, y compris les propositions complémentaires, figure dans le recueil des réponses à la consultation.⁸

⁷ Les réponses prises en considération sont en outre indiqués en gras.

⁸ Les avis sont disponibles sur le site web des autorités fédérales suisses : www.admin.ch > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2024 > DETEC > Procédures de consultation 2024/50 > [Avis OSR](#).

3 Le projet en détail

3.1 Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR)

3.1.1 Mise en œuvre du changement de système (question 1)

Acceptez-vous la mise en œuvre proposée du changement de système, qui consiste à ne plus déclarer les normes techniques comme juridiquement contraignantes (renvoi direct), mais à se référer désormais aux principes de la science, de la technique et de l'expérience (renvoi indirect) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre		Part (en %)
				Total	D'accord	
1. Cantons	25 (1)	(1)	0	26	100 %	0 %
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	7	0	0	7	100 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	15	1	2	18	94 %	6 %
5.3 Autres associations nationales	1	0	1	2	100 %	0 %
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %
5.5 Autres	1	0	0	1	100 %	0 %
6. Avis supplémentaires	13	0	3	16	100 %	0 %
Total	67	1	7	75	99 %	1 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, CCCS, GT Vélo du PS, AGW, ASTAG, BPA, Brunner, Cycla, CSSP, FSU, UFT, Mobilité piétonne, GRW, Architecture sans obstacles, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, LUW, NWW, OWW, Pro Velo, USA, FSA, SuisseMobile, usam, UVS, routesuisse, FST, SUVA, ASETA, SVSP, Suisse Rando, TCS, TGW, ATE, Velosuisse, VFAS, VSS, WBUR

Le Conseil-exécutif soutient en principe les modifications apportées à l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR). Il appuie tout particulièrement la création d'une possibilité pour les communes de demander l'installation de signalisation bilingue sur les autoroutes et semi-autoroutes, une mesure jugée pertinente par le canton bilingue de Berne. En revanche, il rejette sous sa forme actuelle le durcissement proposé de l'ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO).

BE

Premièrement, vu la rapidité des changements dans le domaine de la signalisation routière, le renvoi direct s'avère administrativement trop lourd en cas de modification. Deuxièmement, le fait que les normes techniques, revêtant un caractère idéal, soient en contradiction avec les normes législatives, revêtant un caractère minimal, incite les services spécialisés chargés de l'élaboration des normes techniques à calquer les premières sur les deuxièmes. Dès lors, in fine, c'est la sécurité générale qui est pénalisée. Troisièmement, les normes techniques déclarées juridiquement contraignantes ne sont pas publiées, et sont dès lors en contradiction avec l'OPubl. Enfin, les signaux et marquages inscrits dans les normes ne sont pas en conformité avec l'art 5, al. 3, LCR.

FR

Le renvoi indirect peut contribuer à renforcer l'acceptabilité des normes techniques reconnues, à condition que des prescriptions relatives aux dimensions soient intégrées dans l'ordonnance lorsque cela s'avère pertinent et justifié.

LU

Le renvoi direct permet d'intégrer plus aisément les avancées technologiques et les nouvelles connaissances scientifiques dans l'ordonnance.

SH

Le changement de système est pertinent et permet désormais de réglementer l'ensemble de la signalisation au niveau de l'ordonnance.

NW, BPA, L-drive

Nous approuvons sur le principe le renvoi dynamique indirect aux normes techniques ; le projet permet de récupérer un peu de « maîtrise » sur l'application de ces normes, ce malgré la citation expresse d'une liste non exhaustive des « normes reconnues de la technique ». Un cadre plus ouvert avec un renvoi indirect permet une application plus souple des règles techniques et aussi plus en adéquation aux cas spécifiques à traiter. La marge de manœuvre laissée à l'autorité d'exécution sera ainsi plus importante et celle-ci pourra à notre sens notamment adapter son choix en fonction des particularités du cas. Etant précisé que, dans la latitude d'appréciation permise par le renvoi indirect, la nouvelle disposition prévoit que l'autorité doit se conformer aux règles reconnues de la technique.

VD

Toutefois, nous relevons que malgré le fait que le projet prévoit aussi de remonter dans l'ordonnance les normes techniques les plus essentielles, la révision actuelle de l'OSR omet d'inclure certains éléments importants des normes VSS, ce qui laisse place à des interprétations et pourrait poser un problème en cas de non-respect des normes. Cela serait particulièrement préoccupant en cas d'accident, lorsque la responsabilité de l'autorité compétente en matière de signalisation routière est en cause.

Certaines dispositions centrales de la norme SN 640 829a, telles que le ch. 7 (Définitions), ne sont pas reprises dans le projet actuel de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR). Afin de garantir pleinement la sécurité juridique, il convient de veiller à ce que la norme SN 640 829a ne soit pas abrogée par la VSS et qu'elle soit adaptée dans un délai approprié aux nouvelles dispositions. À titre transitoire, l'adoption d'une directive fondée sur l'art. 115, ch. 1, OSR pourrait également être envisagée.

GE, GR, AGW,
UFT, GRW, LUW,
NWW, OWW,
SuisseMobile, FST,
Suisse Rando, TGW,
WBUR

Nous saluons expressément cette modification, car l'accès aux normes est limité.

Cycla, Pro Velo,
ATE, Velosuisse

Nous estimons également que les normes techniques devraient être accessibles gratuitement et que la Confédération prenne en charge les frais liés aux abonnements.

ATE

Oui, en lien avec la reprise des prescriptions pertinentes dans la VSS.

Mobilité piétonne,
Architecture sans
obstacles, USA, FSA

La suppression des renvois directs à certaines normes techniques dans l'ordonnance sur la signalisation routière est judicieuse, car elle confère à l'ordonnance une plus grande souplesse et facilite son adaptation à l'évolution des circonstances et des normes. Le maintien de renvois directs entraînerait au contraire une rigidité réglementaire, nécessitant des révisions fréquentes en cas de modification des normes concernées. Les modifications proposées permettent ainsi d'éviter une charge administrative inutile, ce que l'usamalue dans son principe.

usam

Cette modification constitue une solution pragmatique offrant beaucoup d'avantages, notamment pour les véhicules utilitaires et agricoles. Toutefois, il est important de veiller à ne pas créer d'insécurité juridique.

routesuisse

La SUVA juge pertinent que l'état de la technique acquiert davantage de poids juridique par le biais de l'ordonnance. Elle constate toutefois que les mesures décrites dans la norme VSS 40 886 ne répondent plus, ou ne répondent pas suffisamment, aux exigences de sécurité sur les chantiers routiers, en raison notamment de l'augmentation du trafic et du rétrécissement des espaces disponibles. Cette norme ne devrait bénéficier d'un poids juridique accru que si elle est révisée en tenant compte des besoins renforcés en matière de sécurité sur les chantiers. En ce sens, la SUVA souhaiterait que la gestion du trafic ne soit pas juridiquement priorisée au détriment de la protection des personnes travaillant sur les chantiers.

SUVA

Il est souhaitable que les prescriptions de la VSS soient désormais inscrites dans l'ordonnance plutôt que dans des normes privées. Les dispositions deviendront ainsi accessibles sans restriction à toutes les parties concernées !

ASETA

La VSS salue l'initiative de l'OFROU visant à renforcer la portée juridique de la signalisation et du marquage, ainsi qu'à privilégier les renvois indirects. Nous tenons toutefois à souligner que cette évolution entraînera des répercussions sur la conception future des signaux et des marques, notamment si les prescriptions techniques ne sont pas appliquées de manière cohérente. Certains éléments, tels que les tailles de police, les nuances de couleur ou les propriétés de réflexion, ne peuvent pas être réglementés dans un texte législatif et relèvent plus adéquatement des normes techniques. Nous proposons donc que l'OFROU et la VSS engagent rapidement un dialogue sur le traitement des normes concernées par cette modification, afin d'éviter toute lacune ou redondance.

VSS

La déclaration de force obligatoire renforce les perspectives de succès des recours en cas d'infrastructures cyclables technique insuffisantes.

GT Vélo du PS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

BE, UPSA

L'UPSA est d'avis que le système actuel a fait ses preuves et qu'un changement complet n'est pas nécessaire. Si les prescriptions techniques sont définies directement ou par renvoi explicite à une norme dans l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR), il n'y a pas de risque d'interprétation individuelle de l'état actuel de la technique. Dans cette optique, l'UPSA salue l'intégration directe des normes techniques dans l'ordonnance, mais rejette les renvois indirects à l'état actuel des connaissances scientifiques, techniques et pratiques. Une telle approche ne permettrait pas de disposer d'une définition légale claire, pourtant indispensable à la sécurité juridique.

UPSA

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

ACS, Graf, IG Campingland, BNA & FNG, Uster, UTP, Au pays du camping-car

3.1.2 Signaux « Avions » et « Hélicoptères » (question 2)

Acceptez-vous la proposition de l'OFAC visant à intégrer les signaux de danger « Avions » (1.28) et « Hélicoptères » (1.29) dans l'ordonnance sur la signalisation routière (art. 14, al. 2 et 3, P-OSR) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre		Part (en %)
				Total	D'accord	
1. Cantons	26	0	0	26	100 %	0 %
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	(1)	0	(1)	1	100 %	0 %
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et de la mobilité	8	2	8	18	80 %	20 %
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %
5.4 Assurances	0	0	2	2	0 %	0 %
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %
6. Avis supplémentaires	1	0	15	16	100 %	0 %
Total	41	2	31	74	95 %	5 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, CCCS, UPSA, ASTAG, Brunner, FSU, CCPCS, CDSVS, UVS, routesuisse, SVSP, TCS, VSS, VFAS

Dans des cas similaires, l'objectif des signaux, par ex. « Attention gibier » ou « Enfants », est généralement d'alerter sur un danger potentiel et d'inciter les conducteurs à adapter leur vitesse ou à redoubler de prudence. En pratique, ces signaux se révèlent toutefois peu efficaces. Sur le plan juridique, leur utilisation reste autorisée, ce qui rend toute discussion sur leur utilité superflue. Il convient néanmoins de souligner que ce type de signalisation peu opérante contribue à une prolifération de panneaux.

AG

Les nouveaux signaux de danger améliorent la sécurité routière.

GL

Les signaux, notamment celui relatif aux avions, peuvent certes être réintroduits. Toutefois, cette démarche met en évidence la lourdeur l'OSR. La Convention de Vienne de 1968 règle la forme des signaux de danger et autorise l'utilisation d'autres pictogrammes en fonction des besoins. Une réglementation supplémentaire au niveau d'une ordonnance nationale va à l'encontre de l'objectif même de la révision de l'OSR, qui vise à accroître sa flexibilité.

VSS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

L-drive, UTP

L-drive

De manière générale, nous considérons qu'une multiplication continue des signaux routiers n'est ni appropriée ni favorable à la sécurité du trafic. Plutôt que d'accroître sans cesse la densité réglementaire, nous prônons plutôt le renforcement du sens du trafic des usagers de la route par le biais de la formation, de l'information et de la sensibilisation.

Le projet VERVE, mené il y a quelques années, visait à réduire la jungle des panneaux. Dans le cas présent, nous observons au contraire une tendance à augmenter le nombre de signaux et de symboles. Par exemple, l'ancien signal de danger 1.28 devrait suffire à avertir de la présence d'objets volants.

UTP

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

ACS, GT Vélo du PS, AGW, BPA, Cycla, UFT, Mobilité piétonne, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, Entrepreneurs Suisse, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, Pro Velo, USA, FSA, SuisseMobile, usam, UVS, FST, SUVA, ASETA, Suisse Rando, TGW, Uster, ATE, Velosuisse, WBUR, Au pays du camping-car

3.1.3 Reprise des symboles de la signalisation touristique et de la mobilité douce (question 3)

Acceptez-vous que les symboles utilisables dans la signalisation soient réglés dans un nouvel alinéa et que les symboles relatifs à la signalisation touristique et de la mobilité douce soient repris à l'annexe 2, ch. 5 (art. 49, al. 2^{bis}, P-OSR) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre		Part (en %)	
				Total	D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	24	2	0	26	92 %	8 %	
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %	
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %	
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	16	1	1	18	94 %	6 %	
5.3 Autres associations nationales	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.5 Autres	1	0	0	1	100 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	4	11	3	18	27 %	73 %	
Total	53	14	9	76	79 %	21 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, ACS, CCCS, GT Vélo du PS, UPSA, ASTAG, BPA, Cycla, Architecture sans obstacles, FSU, Mobilité piétonne, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, Pro Velo, USA, FSA, UVS, routesuisse, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, ATE, Velosuisse, VFAS, VSS

La dimension des symboles est déterminante pour garantir une bonne visibilité.

AR

La classification en groupes distincts est pertinente. Tous les pictogrammes sont clairs et compréhensibles, à l'exception du symbole 5.41.11 (Halles).

LU

Le symbole 5.41.1 (Patinoire) n'est pas clair.

UR

Il serait judicieux de rajouter les chiffres de référence, soit après « Entreprise » (ch. 4.49) et « Hôtel » (ch. 4.49.1), afin de garantir une meilleure clarté et cohérence dans la réglementation.

VD

Il est pratique que les symboles soient tous rassemblés à un seul endroit.

Mobilité piétonne,
Architecture sans
obstacles, USA, FSA

Nous demandons en outre le complément suivant : les indicateurs de direction pour les cycles sont souvent trop petits et peuvent facilement passer inaperçus. Nous proposons d'introduire aussi des formats plus grands, à utiliser notamment dans les zones à vitesse élevée (par ex. en descente) ou à des emplacements inattendus (comme un changement de direction à gauche avec signalisation située sur le côté gauche de la chaussée).

GT Vélo du PS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

GE, GR, GT Vélo des VERT-ES, AGW, Brunner, UFT, Grossenbacher, GRW, LUW, NWW, OWW, SuisseMobile, FST, Suisse Rando, TGW, WBUR

Sur le principe, l'intégration des symboles de la signalisation touristique et de la mobilité douce fait sens, mais certains des nouveaux symboles ne sont pas facilement lisibles pour un usager de la route. Il convient cependant de distinguer dans l'ordonnance les symboles se référant aux catégories de mobilité douce (notamment 5.32, 5.34, 5.34.1, 5.34.2, 5.34.3) de ceux qui donnent une information supplémentaire sur les moyens de transport, installations et points d'intérêts que l'on peut trouver à une destination donnée (cf. chap. 14 SN 640 829a).

GE

Les symboles "fauteuil roulant"  et "wc adaptés aux fauteuils roulant"  tels que décrits dans le guide de recommandations "Signalisation pour les offres proches de la randonnée pédestre" ainsi que les autres symboles disponibles dans l'application de la Confédération MISTRA LV doivent également être intégrés.

À l'annexe 2, ch. 5, les symboles visés aux articles 54a et 54b (pictogrammes de mobilité pour la mobilité douce : 5.31 ; 5.32 ; 5.33 ; 5.33.1 ; 5.34 ; 5.34.1 ; 5.34.2 ; 5.34.3 ; 5.41.3) devraient être présentés dans une catégorie distincte, séparément des autres symboles.

GR, AGW, UFT, GRW,
LUW, NWW, OWW,
SuisseMobile, FST,
Suisse Rando, TGW,
WBUR

Justification : les pictogrammes de mobilité pour la mobilité douce précisent la forme de mobilité à laquelle la signalisation s'applique. Ils sont explicitement mentionnés dans l'ordonnance et revêtent une importance particulière. Les autres symboles constituent une compilation complémentaire, utilisée sur les indicateurs de direction et en particulier dans la signalisation touristique.

En complément avec les symboles issus des « offres proches de la randonnée ».

UFT

Les indicateurs de direction pour les cycles devraient être proposés dans des formats plus grands, en particulier dans les zones où la vitesse est élevée ou la visibilité réduite.

GT Vélo des
VERT·ES, Brunner,
Grossenbacher

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

IG Campingland, Graf, BNA & FNG, usam, Uster, UTP, Au pays du camping-car

3.1.4 Abrogation des symboles références (question 4)

Acceptez-vous que les art. 51, al. 3, et 52, al. 7, OSR soient abrogés ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	25	1	0	26	96 %	4 %	
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %	
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %	
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	14	0	4	18	100 %	0 %	
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.4 Assurances	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	2	0	13	15	100 %	0 %	
Total	47	1	25	73	98 %	2 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, Cycla, FSU, Mobilité piétonne, CCPGS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, Pro Velo, UVS, routesuisse, ASETA, SVSP, TCS, Velosuisse, VFAS, VSS

Oui, à condition que l'art. 49, al. 2^{bis}, P-OSR soit effectivement introduit.

VSS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

SO

Selon nous, les art. 51, al. 3, et 52, al. 7 ne sont pas totalement couverts par le nouvel art. 89a, al. 6.

SO

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

ACS, GT Vélo du PS, AGW, UFT, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, USA, FSA, SuisseMobile, usam, FST, SUVA, Suisse Rando, TGW, Uster, ATE, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

Cette décision devrait revenir aux communes concernées. Elles seules sont en mesure d'évaluer l'importance d'indiquer une traversée en ferry, un transport de véhicules, etc.

ACS

3.1.5 Indication des destinations sur les indicateurs de direction avancés (question 5)

Acceptez-vous que les destinations pouvant figurer sur les indicateurs de direction avancés soient désormais réglementées dans un nouvel alinéa, et élargies à deux types supplémentaires : les destinations pour les cycles et les destinations touristiques (art. 52, al. 1^{bis}, P-OSR) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre		Part (en %)
				Total	D'accord	
1. Cantons	25	1	0	26	96 %	4 %
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	13	3	2	18	81 %	19 %
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %
5.4 Assurances	0	0	2	2	0 %	0 %
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %
6. Avis supplémentaires	4	0	12	16	100 %	0 %
Total	48	4	22	74	92 %	8 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, ACS, CCCS, GT Vélo du PS, UPSA, ASTAG, Brunner, Cycla, FSU, CCPCS, CDSVS, Entrepreneurs Suisse, Pro Velo, UVS, routesuisse, ASETA, SVSP, TCS, ATE, Velosuisse, VFAS, VSS

Oui, il s'agit d'une formalisation d'une pratique déjà en vigueur dans notre canton. FR

Cela facilite la lisibilité des itinéraires pour la mobilité douce et le trafic touristique. JU

Cette mesure permet d'améliorer la signalisation des itinéraires cyclables, en particulier ceux menant à des points d'intérêt touristiques. GL

La proposition ne peut être approuvée que si la modification suivante est prise en considération : dans le projet de texte des art. 52, al. 1, 1bis et 7 let. d, les « engins assimilés à des véhicules » sont mentionnés aux côtés des cycles. Étant donné que ceux-ci sont assimilés aux piétons, nous sommes d'avis qu'ils ne devraient pas figurer sur les indicateurs de direction avancés (sinon, il faudrait également pouvoir ajouter des destinations accessibles à pied, ce qui pourrait entraîner une surcharge de l'indicateur de direction avancé). Les indicateurs de direction avancés sont conçus pour le trafic motorisé hors localité. L'indication de direction pour la mobilité douce devrait être placée séparément, à côté des zones qui lui sont réservées. NW

Il convient de veiller à ce que la lisibilité des signaux ne soit pas réduite en raison d'une « surinformation ». SG

Nous saluons expressément cette possibilité. Elle facilite l'orientation à vélo et la recherche d'itinéraires adaptés, contribuant ainsi à renforcer la sécurité des cyclistes. 2roues, Cycla, Pro Velo, ATE, Velosuisse

Oui, une base juridique est souhaitable. Toutefois, la mise en œuvre détaillée devrait rester du ressort des normes. VSS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

Les destinations pour les cycles et les engins assimilés à des véhicules (EAV) devraient pouvoir être signalés séparément. Il ne devrait pas être obligatoire de les indiquer sur les indicateurs de direction avancés.

Justification : les indicateurs de direction avancés comportent déjà de nombreuses informations, et ajouter davantage nuirait à leur lisibilité. Le champ rouge pourrait détourner l'attention des autres destinations. De plus, les cyclistes empruntent souvent des itinéraires différents de ceux du trafic motorisé individuel (TIM). Nous estimons que des panneaux distincts sont souvent mieux adaptés, car ils permettent de transmettre les informations aux cyclistes à des emplacements plus appropriés.

Dans le projet de texte des art. 52, al. 1, 1bis et 7 let. d P-OSR, les « engins assimilés à des véhicules » sont mentionnés aux côtés des cycles. Étant donné que ceux-ci sont assimilés aux piétons, nous recommandons (BPA) / proposons (L-Drive) qu'ils ne devraient pas figurer sur les indicateurs de direction avancés (sinon, il faudrait également ajouter des destinations accessibles à pied, ce qui pourrait entraîner une surcharge de l'indicateur de direction avancé). Les indicateurs de direction avancés sont conçus pour le trafic motorisé hors localité. L'indication de direction pour la mobilité douce devrait être placée séparément, à côté des zones qui lui sont réservées.

BPA, L-drive

Nous acceptons que les indicateurs de direction avancés puissent inclure des destinations accessibles à vélo. Nous estimons également qu'il n'y a pas de raison d'exclure les itinéraires pédestres et de randonnée de ce type de signalisation.

Mobilité piétonne

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AGW, UFT, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, USA, FSA, SuisseMobile, usam, FST, SUVA, Suisse Rando, TGW, Uster, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

3.1.6 Signal « Campingplatz » en allemand et symbole « Voitures d'habitation » (question 6)

Acceptez-vous la nouvelle réglementation concernant le signal « Campingplatz » en allemand et la nouvelle possibilité d'utiliser le signal « Voitures d'habitation » (5.28) à la place du symbole « Caravane » (5.27) (art. 54, al. 3, 62, al. 1 et 2, et 115, al. 3, P-OSR) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre		Part (en %)
				Total	D'accord	
1. Cantons	26	0	0	26	100 %	0 %
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	(1)	0	(1)	1	100 %	0 %
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	11	0	7	18	100 %	0 %
5.3 Autres associations nationales	1	0	1	2	100 %	0 %
5.4 Assurances	0	0	2	2	0 %	0 %
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %
6. Avis supplémentaires	2	0	13	15	100 %	0 %
Total	46	0	27	73	100 %	0 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, FSU, IG Campingland, CCPGS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, UVS, routesuisse, ASETA, SVSP, TCS, VFAS, VSS, Au pays du camping-car

Laisser la possibilité d'utiliser le symbole caravane

VD

Très bonne solution, car elle est adaptée aux conditions actuelles et s'avère nécessaire.

IG Campingland,
Au pays du camping-car

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

2roues, GT Vélo du PS, AGW, Cycla, UFT, Mobilité piétonne, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, Pro Velo, USA, FSA, SuisseMobile, usam, UVS, FST, SUVA, Suisse Rando, TGW, Uster, ATE, Velosuisse, UTP, WBUR

3.1.7 Signal « Hôtel » (question 7)

Acceptez-vous que le signal « Hôtel » soit repris dans l'OSR (art. 54, al. 9, P-OSR ; dimensions précisées à l'annexe 1 ; nouvelle illustration 4.49.1) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre		Part (en %)
				Total	D'accord	
1. Cantons	26	0	0	26	100 %	0 %
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	(1)	0	(1)	1	100 %	0 %
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	11	1	6	18	92 %	8 %
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %
5.4 Assurances	0	0	2	2	0 %	0 %
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %
6. Avis supplémentaires	1	0	14	15	100 %	0 %
Total	44	1	28	73	98 %	2 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, FSU, Mobilité piétonne, CCPCS, CDSVS, Entrepreneurs Suisse, UVS, routesuisse, ASETA, SVSP, TCS, VFAS, VSS

Nous demandons, par analogie, que des indicateurs de direction pour les restaurants, avec le symbole officiel représentant un couteau et une fourchette accompagné du nom de l'établissement, soient également intégrés à la réglementation. Dans le canton d'Argovie, de tels panneaux sont autorisés depuis de nombreuses années selon une pratique cantonale (jusqu'à présent sans symbole).

AG

Le terme « hôtel » implique la présence de lits, ce qui rend le pictogramme « lit » superflu.

AR, SG

En présence de plus de trois indicateurs de direction d'hôtels, un seul panneau portant la mention « Hôtels » devrait être installé. Dans le cas contraire, il existe un risque de surcharge des supports de signalisation, nuisant à leur lisibilité.

AR

Attention néanmoins, notamment dans les zones fortement touristiques, que les panneaux complémentaires ajoutés ne rendent pas la lisibilité des signaux d'indications compliquée ou le temps d'attention pour la lecture de ceux-ci rallongé. En effet, cela pouvant entraîner un manque d'attention de la part du conducteur. Il serait peut-être judicieux de limiter les nombres d'indications par panneaux ou alors ne pas l'implémenter sur ceux relatifs aux indications principales de circulation.

FR

Mais : avec la multiplication des dispositifs de navigation, on peut se demander si l'indicateur de direction « Hôtel » est encore nécessaire.

ZG

La clarification de la **signalisation directionnelle des hôtels** est bienvenue. Plus généralement, en zone rurale ou périurbaine, certains établissements publics tels que buvettes ou métairies sont difficiles à atteindre sans signalisation. Aujourd'hui, seuls l'indicateur de direction pour routes secondaires (OSR ; 4.33) muni du symbole « Restaurant » ou le signal OSR 4.86 « Restaurant » (qui ne permet pas d'indiquer le nom de l'établissement), tous deux de dimensions imposantes, peuvent être utilisés pour signaler des restaurants. Il serait souhaitable de pouvoir utiliser l'indicateur de direction « Hôtel » (OSR ; 4.49.1), aux dimensions plus restreintes, pour signaler des restaurants, en faisant précéder le nom de l'établissement par le symbole "Restaurant".

UVS

Oui, une base juridique est souhaitable. Toutefois, la mise en œuvre détaillée devrait rester du ressort des normes.

VSS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

L-drive

Nous estimons que l'intégration des indicateurs de direction des hôtels est inutile et ne relève pas en premier lieu du droit de la circulation routière.

L-drive

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

2roues, GT Vélo du PS, AGW, Cycla, UFT, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, Pro Vélo, USA, FSA, SuisseMobile, usam, UVS, FST, SUVA, Suisse Rando, TGW, Uster, ATE, Velosuisse, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

3.1.8 Indicateurs de direction pour les cycles et les engins assimilés à des véhicules (question 8)

Acceptez-vous les modifications proposées à l'art. 54a OSR concernant les indicateurs de direction pour les cycles et les engins assimilés à des véhicules, ainsi que les dimensions des signaux figurant à l'annexe 1 et les nouvelles illustrations 4.50.1 à 4.51.4 ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre		Part (en %)	
				Total	D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	23	3	0	26	88 %	12 %	
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %	
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %	
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	2	0	6	67 %	33 %	
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	15	2	1	18	88 %	12 %	
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	3	10	5	18	23 %	77 %	
Total	48	17	11	76	74 %	26 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, JU, LU, OW, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, ACS, CCCS, GT Vélo du PS, UPSA, ASTAG, BPA, Cycla, FSU, Mobilité piétonne, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, UVS, routesuisse, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, ATE, Velosuisse, VFAS, VSS

Nous relevons que l'al. 7 semble viser des itinéraires hors route. Or, selon l'art. 1 OSR, l'ordonnance ne s'applique qu'aux routes. Est-il dès lors possible d'intégrer les parcours VTT dans le cadre de l'OSR, ou une modification de l'art. 1 serait-elle nécessaire ?

AG

La disposition ne doit pas s'appliquer aux cyclomoteurs, mais uniquement aux vélos électriques.

AI, AR, SG

La nécessité de faire preuve de prudence à l'égard des piétons dans le domaine du VTT est saluée. Ce principe devrait également s'appliquer au trafic cycliste, notamment lorsque les vélos électriques et les piétons partagent la même surface. Cette exigence recèle une portée générale et ne concerne pas uniquement la signalisation. Il conviendrait donc d'intégrer cette précision dans l'OCR.

SG

Idem question 5.

FR

Hors localité, les EAV et les cycles devraient être guidés en dehors de la chaussée réservée au TIM, là où des indicateurs de direction avancés sont utilisés. La signalisation destinée à ce groupe d'usagers devrait également être placée séparément des indicateurs de direction avancés du TIM. Ce dernier circule hors localité à une vitesse de 80 km/h et ne devrait pas être distrait par des informations non pertinentes sur ses propres panneaux.

NW, BPA, L-drive

En principe, aucune information spécifique pour les usagers d'EAV ne devrait être prévue, ceux-ci étant assimilés aux piétons et non aux cyclistes (ce que ce type de signalisation risquerait de suggérer).

L-drive

Nous saluons en particulier la suppression du terme « itinéraire », qui permet désormais d'indiquer également des destinations situées en dehors des itinéraires signalés.	2roues, Cycla, ATE, Velosuisse
Nous approuvons cette réglementation uniquement à condition qu'un ajout soit intégré à l'alinéa concerné, précisant que : « Il oblige les utilisateurs à faire preuve de prévenance envers les piétons ; lorsque la sécurité l'exige, ils doivent émettre des signaux d'avertissement et, si nécessaire, s'arrêter. », à l'instar de l'al. 3 concernant les VTT. Ceci pour des raisons de sécurité routière.	ACS
La SUVA soutient, dans une perspective de prévention, une séparation aussi claire que possible entre les différents usagers de la route, ainsi qu'une signalisation adaptée.	SUVA
L'OSR laisse une grande marge de manœuvre en ce qui concerne la dimension des signaux. L'avantage d'une norme technique réside dans la possibilité de régler ces différents cas de manière détaillée. Faute de quoi, il existe un risque de prolifération (par ex. avec un recours systématique aux dimensions maximales).	VSS
Autoriser des formats plus grands et régler leur utilisation dans cet article.	GT Vélo du PS
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)	
GE, GR, VD , GT Vélo des VERT·ES, Brunner, UFT, Grossenbacher, GRW, LUW, NWW, OWW, Pro Velo, SuisseMobile, FST, Suisse Rando, TGW, WBUR	
Pour la signalisation des itinéraires destinés aux cycles, l'indication des kilomètres est pertinente mais, à l'instar des chemins piétonniers et sentiers de randonnée pédestre, l'indication d'un temps de trajet associé à la destination doit également être admissible.	VD
Art. 54a, al 3, 2 ^e phrase	GE
Il oblige leurs utilisateurs à faire preuve d'égards particuliers pour les piétons ; lorsque la sécurité l'exige, les cyclistes sont tenus de les avertir et, au besoin, de s'arrêter.	
Proposition d'amendement : Supprimer cette phrase, dans la mesure où elle consacre une règle de comportement (qui devrait donc figurer dans l'OCR à propos de ce type de sentier) et non une indication de direction (OSR pour savoir où se trouve ce type de sentier).	
Art. 54a, ch. 6, let. b	GE, GR, GRW, LUW, NWW, OWW, FST, Suisse Rando, TGW, WBUR
Peuvent en outre figurer sur les indicateurs de direction :	
b : des informations complémentaires, telles que le numéro ou et le nom d'un itinéraire national, régional ou local, dans un champ du signal.	
Justification : les champs d'itinéraires peuvent également être utilisés pour d'autres itinéraires que ceux de SuisseMobile (par ex. sans numéro, ou avec des lettres majuscules dans le cas du VTT).	
Art. 54a, ch. 6, let. b	UFT
Peuvent en outre figurer sur les indicateurs de direction :	
b : des informations complémentaires, telles que le numéro, la lettre ou et le nom d'un itinéraire national, régional ou local...	
Art. 54a, ch. 6, let. b	SuisseMobile
Peuvent en outre figurer sur les indicateurs de direction :	
b : des informations complémentaires, telles que le numéro et/ou le nom d'un itinéraire national, régional ou local...	
Art. 54a, ch. 6, let. b	GE, GR, UFT, GRW, LUW, NWW, OWW, SuisseMobile, FST, Suisse Rando, TGW, WBUR
Sur les chemins balisés itinéraires destinés aux vélos tout-terrains, des flèches...	
Justification : des flèches de direction doivent pouvoir être peintes non seulement sur les itinéraires, mais aussi sur tous les chemins balisés (par ex. sentiers/pistes, liaisons, etc.).	
Art. 54a, ch. 8	
Des panneaux d'information concernant le parcours peuvent être installés sur des poteaux de signalisation le long des chemins itinéraires balisés.	
Justification : la signalisation des parcours et itinéraires VTT nécessite impérativement une certaine souplesse afin de pouvoir intégrer des informations adaptées au contexte local, notamment au moyen de panneaux d'information, à l'image de la signalisation actuelle des pistes selon du BPA. Le terme « itinéraires » est trop restrictif et devrait être élargi à l'ensemble des chemins, parcours, pistes balisés (qu'ils soient signalés ou marqués).	
Nous saluons la suppression du terme « itinéraire », qui permet désormais d'indiquer également des destinations situées en dehors des itinéraires signalés. Pour qu'il soit clair	Pro Velo

que les itinéraires du quotidien puissent aussi être balisés et numérotés, l'al. 6, let. b doit être reformulé dans ce sens.

À l'instar des indicateurs de randonnée pédestre (art. 54b, al. 3, let. a), il devrait par ailleurs être possible d'indiquer la durée estimée du trajet. Nous proposons donc de modifier l'al. 6 comme suit :

- a. la distance jusqu'à la destination indiquée ;
- b. la durée estimée du trajet jusqu'à la destination indiquée ;**
- c. des informations complémentaires, telles que le numéro et le nom d'un itinéraire national, régional ou local, **qu'il soit utilitaire ou de loisirs**, dans un champ du signal.

Les indications de nom et de numéro d'itinéraire selon la norme VSS 640 829a sont difficilement lisibles, comme le montre l'exemple 4.51.4 de l'annexe 2. Cette norme prévoit que les numéros soient tronqués par le cadre et surchargés d'informations. De plus, les textes ne sont guère lisibles à distance.

Les indicateurs de direction pour les cycles devraient être proposés dans des formats plus grands, en particulier dans les zones où la vitesse est élevée ou la visibilité réduite.

GT Vélo des
VERT·ES, Brunner,
Grossenbacher

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AGW, Graf, Architecture sans obstacles, IG Campingland, BNA & FNG, USA, FSA, usam, Uster, UTP, Au pays du camping-car

3.1.9 Indicateurs de direction sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (question 9)

Acceptez-vous le nouvel art. 54b P-OSR concernant les indicateurs de direction sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, ainsi que les dimensions des signaux figurant à l'annexe 1 et les nouvelles illustrations 4.52.1 à 4.52.6 ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre		Part (en %)
				Total	D'accord	
1. Cantons	24	2	0	26	92 %	8 %
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	4	2	0	6	67 %	33 %
5.2 Associations nationales du trafic et de la mobilité	11	1	6	18	92 %	8 %
5.3 Autres associations nationales	1	0	1	2	100 %	0 %
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %
5.5 Autres	1	0	0	1	100 %	0 %
6. Avis supplémentaires	2	8	5	15	20 %	80 %
Total	46	13	14	73	78 %	22 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, JU, LU, OW, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, ACS, CCCS, ASTAG, BPA, FSU, Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, USA, FSA, UVS, routesuisse, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, VFAS, VSS

Nous relevons également ici (comme dans la réponse à la question 8) que les chemins de randonnée pédestre se situent généralement en dehors du réseau routier. Dès lors, les dispositions de l'OSR sont difficilement applicables à ces itinéraires, à moins d'envisager une adaptation de l'art. 1.

AG

Afin de clarifier les usagers concernés par l'indicateur de direction, il devrait être possible de le compléter par le symbole « Piéton » (5.34) (à l'instar de l'indicateur de direction 4.52.5).

BE

L'al. 2, let. a, de l'art. 54b devrait préciser que les chemins de randonnée en montagne sont signalés par les couleurs blanc-rouge-blanc.

SG

Cet alinéa devrait être complété par une lettre supplémentaire autorisant explicitement l'utilisation de pictogrammes (gare, téléphérique, bateau, etc.). Puisque les numéros et noms des itinéraires SuisseMobile sont mentionnés de manière spécifique, il faudrait également mentionner les pictogrammes.

Le canton approuve le fait que la signalisation pour la randonnée pédestre figure maintenant formellement à l'OSR. Nous constatons que la signalisation pour la randonnée hivernale figure également désormais à l'OSR au même titre que la randonnée classique. Toutefois, nous constatons aussi que la randonnée hivernale ne figure pas au niveau de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR ; RS 704).

VD

Mobilité piétonne Suisse approuve en principe l'intégration de la signalisation des chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre dans l'OSR. Toutefois, nous soumettons deux propositions d'ajout :

Mobilité piétonne

- Nous proposons de compléter l'al. 3 comme suit :
 - d. Indications relatives aux obstacles et au degré de difficulté correspondant.

Justification : La formulation actuelle de la let. c manque de clarté. Il serait souhaitable que l'OSR mentionne explicitement que ces informations peuvent également figurer sur les indicateurs de direction.
- Nous proposons que les indicateurs de direction pour les piétons et les plaques de confirmation puissent comporter un fin encadrement noir lorsqu'ils sont apposés sur un fond blanc.

Justification : Les réseaux de chemins pour piétons se situent généralement en localité, où les plaques de confirmation sont souvent fixées directement sur une façade. Or, de nombreuses façades étant blanches, le manque de contraste risque de nuire à la visibilité de la signalisation. Un fin encadrement noir permettrait de résoudre ce problème simplement.

Nous estimons qu'un complément de contenu est nécessaire, soit par la modification de l'al. 5 ou par l'ajout d'un nouvel alinéa :

Nouvel alinéa 6 : Le long des itinéraires signalés adaptés à l'usage en fauteuil roulant, le degré de difficulté est indiqué conformément au guide « Signalisation pour les offres proches de la randonnée pédestre ; chemins de randonnée pour fauteuils roulants ».

Alternative – modification de l'al. 5 : Des panneaux d'information concernant le parcours et les exigences particulières liées à l'utilisation des chemins peuvent être installés sur des poteaux de signalisation le long des itinéraires balisés, en particulier des indications sur le degré de difficulté pour les personnes en fauteuil roulant, conformément au guide « Signalisation pour les offres proches de la randonnée pédestre ; chemins de randonnée pour fauteuils roulants ».

L'OSR laisse une marge de manœuvre en ce qui concerne la dimension des signaux. L'avantage d'une norme technique réside dans la possibilité de régler ces différents cas de manière détaillée. Faute de quoi, il existe un risque de prolifération (par ex. avec un recours systématique aux dimensions maximales).

VSS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

GE, GR, AGW, UFT, GRW, LUW, NWW, OWW, SuisseMobile, FST, Suisse Rando, TGW, WBUR

L'« Indicateur de direction pour réseaux de chemins pour piétons » (4.52.1) portant une inscription noire sur fond blanc est utilisé pour indiquer la direction **de certains chemins et liaisons** des ~~sur~~ réseaux de chemins pour piétons au sens de l'art. 2 LCPR, **particulièrement propices à la promenade, à la course à pied ou les chemins de loisir accessibles aux fauteuils roulants.**

GE, UFT

Explication : Aujourd'hui généralement utilisée en Suisse pour signaliser des chemins de promenade thématiques ou des chemins de loisir accessibles en fauteuil roulant, le système de signalisation dont il est fait mention dans cet article constitue un outil important pour signaliser les itinéraires, chemins et liaisons pédestres destinés à la promenade qui se trouvent à l'interface entre le réseau de chemins de randonnée pédestre en principe situé en dehors des agglomérations selon la LCPR, et le réseau des chemins piétons, fonctionnel – "de tous les jours" situé à l'intérieur des agglomérations (et les centralités villageoises), toujours selon la LCPR.

La nature du réseau piéton au sens de l'art. 2 de la LCPR dans les agglomérations, de par sa densité et la multitudes d'itinéraires possibles, fait que le système de signalisation mentionné dans cet article n'est pas adapté à ces situations.

D'autres types de signalisation sont généralement considérés plus adaptés dans les centralités et plus particulièrement en ville (totems, etc.) et il existe aujourd'hui une extrêmement grande diversité au niveau des solutions déployées dans les localités et villes du territoire suisse en ce qui concerne la signalisation des chemins piétons. La signalisation blanche désignée par l'art. 54b, al. 1 avait été lancée et décrite par le guide de recommandations "Signalisation pour les offres proches de la randonnée pédestre" et exprimait clairement la vocation pour le loisir de ce système de signalisation; ces principes doivent être conservés.

En outre, le chap. 4b de l'annexe 2 devrait également montrer un panneau blanc munis d'un champ d'itinéraire, de façon analogue au panneau 4.52.3 (actuellement de loin la forme que l'on rencontre le plus fréquemment sur le territoire suisse).

Art. 54b, al. 3, let. a

GE

Proposition d'amendement

- a. une indication du temps de marche ou de distance jusqu'à la destination rapprochée, la destination intermédiaire ou la destination de l'itinéraire affichées

Explication : dans le cas (souhaitable) où la signalisation des itinéraires pour raquette à neige intégrerait l'OSR (dans le projet uniquement et insuffisamment évoqué par la présence du symbole 5.41.3), il faut qu'il soit possible d'inscrire les distances en km sur les indicateurs avec mention de la destination dédiée à cette forme de mobilité. Cf. chap. 3.1.2 du guide "Chemins de randonnée hivernale et itinéraires de raquettes à neige".

Art. 54b, ch. 4

Le signal Plaque de confirmation destinée aux chemins pour piétons et aux chemins de randonnée pédestre » (4.52.6) peut être placée, à des fins d'orientation, sur les réseaux de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre. **Le signal La plaque** est blanche et rhomboïdale sur les chemins pour piétons, jaune et rhomboïdale sur les chemins de randonnée pédestre, rectangulaire et respectivement de couleur blanche-rouge-blanche et blanche-bleue-blanche sur les chemins de randonnée de montagne et les chemins de randonnée alpine, et rose et rhomboïdale sur les chemins de randonnée hivernale et les **itinéraires pour raquettes à neige**. En outre, à l'exception des chemins de randonnée hivernale et des itinéraires de raquettes à neige, des **signaux plaques** de confirmation et des flèches de direction peuvent être peintes sur des objets situés le long du parcours, tels que des blocs de pierre, des arbres ou des poteaux.

Explication : la signalisation des chemins de randonnée hivernale et des itinéraires de raquettes à neige est retirée à la fin de la saison hivernale. Pour cette raison, il ne faut pas utiliser de balisage peint.

En français le mot « plaque » désigne un type de matériel et il ne convient donc pas aux marquages peinture. Le mot « signal » paraît plus approprié.

Art. 54b, ch. 5

Des panneaux d'information concernant le parcours et les exigences particulières liées à l'utilisation des chemins peuvent être mis en place aux emplacements des indicateurs de direction sur des poteaux de signalisation le long des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre itinéraires balisés.

Explication : les indicateurs de direction peuvent être installés grâce à des supports prenant des formes multiples. Le poteau n'en est qu'un parmi tant d'autres (par ex. fixé à un mur). Cette diversité de solutions est cruciale, notamment pour garantir le respect des propriétaires fonciers, tout en limitant la multiplication des supports.

Les panneaux d'information ne communiquent pas uniquement sur les exigences particulières. En outre, en l'état, aucun exemple est illustré en annexe et il n'y a pas non plus -sauf erreur- de mention des dimensions admissibles.

Art. 54b, ch. 3, let. a

UFT

Une indication du temps de marche resp. une indication du kilométrage pour les itinéraires en raquettes jusqu'à la destination rapprochée, la destination intermédiaire ou la destination d'itinéraire affichée ;

Justification : selon les recommandations de l'OFROU, les itinéraires en raquettes comportent généralement une indication kilométrique.

Art. 54b, ch. 5

Des panneaux d'information concernant le parcours et les exigences et comportements particuliers liés à l'utilisation des chemins peuvent être installés aux emplacements des indicateurs de direction sur des poteaux de signalisation le long des réseaux de chemins pédestres et de randonnée pédestre itinéraires balisés.

Justification : les indicateurs de direction peuvent être installés de différentes manières (par ex. sur un poteau). Cette diversité de solutions est importante, notamment pour tenir compte des contraintes liées aux propriétaires fonciers.

Art. 54b, ch. 22, let. c

Sont utilisés sur les réseaux de chemins de randonnée pédestre au sens de l'art. 3 LCPR : c. l'« Indicateur de direction pour chemins de randonnée hivernale » (4.52.5) **et** l'« Indicateur de direction pour les itinéraires de raquettes à neige » (4.52.xx) portant une inscription blanche sur fond rose : pour indiquer la direction sur les chemins de randonnée hivernale **et les itinéraires de raquettes à neige**.

GR, AGW, UFT,
GRW, LUW, NWW,
OWW, SuisseMobile,
FST, Suisse Rando,
TGW, WBUR

Justification : les indicateurs de direction pour les itinéraires en raquettes font partie des offres hivernales signalées conformément au guide « Chemins de randonnée hivernale et itinéraires de raquettes à neige » (OFROU, SuisseMobile, Suisse Rando). La mise en œuvre dans les cantons s'effectue déjà selon les prescriptions de ce guide, et les itinéraires recensés seront gérés à partir de 2024 dans l'application métier Mobilité douce de l'OFROU.

Par ailleurs, le symbole 5.41.3 (Itinéraires de raquettes à neige) doit être remplacé par celui figurant dans le guide précité. Ce symbole est utilisé et communiqué à l'échelle nationale depuis la publication de la version précédente du guide. En outre, le pictogramme actuel 5.41.3 est difficile à distinguer des autres pictogrammes de mobilité douce (par exemple 5.34.1 Randonnée ou 5.39 Ski de fond).

Art. 54b, ch. 4

La « Plaque de confirmation destinée aux chemins pour piétons et aux chemins de randonnée pédestre » (4.52.6) peut être installée, à des fins d'orientation, sur les réseaux de chemins pour piétons et de randonnée pédestre. La plaque est blanche et rhomboïdale sur les chemins pour piétons, jaune et rhomboïdale sur les chemins de randonnée pédestre, rectangulaire et respectivement de couleur blanche-rouge-blanche et blanche-bleue-blanche sur les chemins de randonnée de montagne et de randonnée alpine, et rose et rhomboïdale sur les chemins de randonnée hivernale **et les itinéraires de raquettes à neige**. En outre, **à l'exception des chemins de randonnée hivernale et des itinéraires de raquettes à neige**, des plaques de confirmation et des flèches de direction peuvent être peintes sur des objets situés le long du parcours, comme des blocs de pierre, des arbres ou des poteaux.

Justification : voir remarque concernant l'22, let. c. La signalisation des chemins de randonnée hivernale et des itinéraires de raquettes à neige est retirée à la fin de la saison hivernale. C'est pourquoi, il ne faut pas utiliser de marques peintes.

Art. 54b, ch. 5

Des panneaux d'information concernant le parcours ~~et les exigences liées à l'utilisation des chemins~~ peuvent être installés **aux emplacements des indicateurs de direction sur des poteaux de signalisation** le long des **réseaux de chemins pédestres et de randonnée pédestre itinéraires balisés**.

Justification : les indicateurs de direction peuvent être installés de différentes manières (par ex. sur un poteau). Cette diversité de solutions est importante, notamment pour tenir compte des contraintes liées aux propriétaires fonciers.

ART. 54B, CH. 6 (NOUVEAU)

6 Au point de départ des itinéraires de randonnée alpine, un panneau d'information spécifique doit signaler les exigences particulières liées à l'utilisation de ces chemins.

Justification : les exigences particulières mentionnées à l'art. 54b, ch. 5, du projet concernent exclusivement les itinéraires de randonnée alpine. La formulation du ch. 6 reflète la pratique actuelle, conformément à la norme SN 640 829a.

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

2roues, GT Vélo du PS, UPSA, Cycla, Graf, IG Campingland, BNA & FNG, Pro Velo, usam, Uster, ATE, Velosuisse, UTP, Au pays du camping-car

3.1.10 Signalisation touristique sur les routes principales et secondaires (question 10)

Acceptez-vous le nouvel art. 54b P-OSR concernant la signalisation touristique sur les routes principales et secondaires, ainsi que les dimensions des signaux figurant à l'annexe 1 et les nouvelles illustrations 4.52.7 à 4.52.9 ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre		Part (en %)
				Total	D'accord	
1. Cantons	22	4	0	26	85 %	15 %
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	4	2	0	6	67 %	33 %
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	12	2	4	18	86 %	14 %
5.3 Autres associations nationales	1	0	1	2	100 %	0 %
5.4 Assurances	0	0	2	2	0 %	0 %
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %
6. Avis supplémentaires	2	8	5	15	20 %	80 %
Total	43	16	14	73	73 %	27 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AI, AR, BE, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, FSU, IG Campingland, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, UVS, routesuisse, ASETA, SVSP, TCS, ATE, VFAS, VSS, Au pays du camping-car

Cette modification d'obtenir une uniformité.

AR

Dans la pratique, cela fait un certain temps déjà que le besoin de « panneaux touristiques de bienvenue » se fait sentir sur les routes principales et secondaires. Le canton de Berne en tient compte dans sa directive sur la signalisation touristique. Le « panneau touristique de bienvenue » visé au nouvel art. 89b, al. 2, P-OSR ne constitue pas, selon notre pratique, une signalisation réservée aux seules autoroutes et semi-autoroutes. Il conviendrait donc d'intégrer les dispositions relatives à ce panneau dans le nouvel art. 54c P-OSR, consacré à la signalisation touristique en général, plutôt que dans le nouvel art. 89b P-OSR, qui porte sur la signalisation touristique sur les autoroutes et semi-autoroutes. L'art. 89b pourrait alors renvoyer à l'art. 54c pour le « panneau touristique de bienvenue » et, comme déjà prévu, introduire en complément le « panneau annonçant une région touristique » pour les autoroutes et semi-autoroutes. À l'annexe 1 OSR, le « panneau touristique de bienvenue » devrait en outre être ajouté au chapitre IV.B.5.e, au format 200 cm x 150 cm. À l'annexe 2, l'exemple proposé du « panneau touristique de bienvenue » (4.74.2) devrait être renuméroté et intégré sous le numéro 4.52.10.

BE

Mais : avec la multiplication des dispositifs de navigation, on peut se demander si les indicateurs de direction touristiques sont encore nécessaires.

ZG

L'OSR laisse une marge de manœuvre en ce qui concerne la dimension des signaux. L'avantage d'une norme technique réside dans la possibilité de régler ces différents cas de manière détaillée. Faute de quoi, il existe un risque de prolifération (par ex. avec un recours systématique aux dimensions maximales).

VSS

Pour la Grand Tour of Switzerland, un « pictogramme rouge » peut être utilisé. Cette formulation n'est pas très spécifique et devrait être réglée, par exemple sous la forme d'un

pictogramme additionnel 5.xx. À défaut, il existe un risque que d'autres pictogrammes rouges soient aussi utilisés.

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, BL, GE, SZ, AGW, UFT, Mobilité piétonne, GRW, LUW, NWW, OWW, SuisseMobile, FST, Suisse Rando, TGW, WBUR

Dans le canton d'Argovie, la signalisation touristique le long des routes cantonales s'inspire des « panneaux touristiques de bienvenue » utilisés sur les autoroutes et semi-autoroutes. En plus du symbole national « Grand Tour of Switzerland », nous avons également autorisé l'utilisation du logo national « Parcs suisses », tout en excluant délibérément d'autres logos régionaux. Nous souhaitons que la possibilité d'une signalisation touristique conforme aux exemples illustrés pour les autoroutes et semi-routes soit également prévue, et que la marge de manœuvre en matière de conception soit reflétée dans les bases légales, conformément à notre pratique.

AG

D'accord sur le principe. Il conviendrait en outre d'autoriser, sur les routes principales et secondaires, l'installation de panneaux touristiques de bienvenue et annonçant une région touristique comportant des éléments textuels et visuels (par analogie avec l'art. 89b / 4.74.1). Cette pratique est déjà largement répandue dans de nombreuses régions.

BL

Dans une logique de cohérence visuelle (Corporate Design), les panneaux touristiques annonçant une région touristique et de bienvenue prévus pour les autoroutes et semi-autoroutes (art. 89b P-OSR) devraient également être autorisés sur les routes principales. L'art. 54c P-OSR devrait donc être formulé de manière plus ouverte.

SZ

Art. 54c, ch. 2

GE, AGW, UFT, GRW, LUW, NWW, OWW, SuisseMobile, FST, Suisse Rando, TGW, WBUR

L'« Indicateur de direction touristique » (4.52.7) contient, sur fond marron et dans un champ blanc, des pictogrammes ou des symboles conformes à ceux reproduits à l'annexe 2, ch. 5, et une inscription blanche en italique. **Les signaux prévus à l'art. 54b, avec un fond brun, dans un champ blanc et une écriture blanche peuvent être utilisés le long des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre balisés.**

Justification : conformément aux recommandations du document « Signalisation pour les offres proches de la randonnée pédestre » (Suisse Rando), les chemins menant à des sites touristiques d'importance, qui ne sont pas desservis par des itinéraires de randonnée pédestre, sont depuis plusieurs années signalés à l'aide d'indicateurs de direction bruns, dimensionnés selon la norme SN 640 829a, et en étroite conformité avec la norme SN 640 827c « Signalisation routière – Signalisation touristique sur routes principales et secondaires ». Il convient de maintenir cette possibilité, notamment dans une perspective de sécurité pour les personnes se déplaçant à pied.

UFT

Art. 54c, ch. 2

L'« Indicateur de direction touristique » (4.52.7) contient, sur fond marron et dans un champ blanc, des pictogrammes ou des symboles conformes à ceux reproduits à l'annexe 2, ch. 5, et une inscription blanche en italique. **Les signaux prévus à l'art. 54b, avec un fond brun, dans un champ blanc et une écriture blanche, peuvent être utilisés pour signaler des curiosités touristiques le long des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre balisés.**

Mobilité piétonne

Des informations touristiques devraient pouvoir être ajoutées sur les indicateurs de direction pour les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre. Il serait aussi utile d'examiner la possibilité de créer des panneaux touristiques spécifiques pour les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre.

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

2roues, GT Vélo du PS, Cycla, Graf, Architecture sans obstacles, BNA & FNG, Pro Velo, USA, FSA, usam, SUVA, Uster, Velosuisse, UTP

3.1.11 Numérotage des routes, jonctions et ramifications (question 11)

Acceptez-vous les modifications de l'art. 56 OSR concernant le numérotage des routes, jonctions et ramifications ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre		Part (en %)
				Total	D'accord	
1. Cantons	25	0	1	26	100 %	0 %
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	(1)	0	(1)	1	100 %	0 %
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et de la mobilité	11	0	7	18	100 %	0 %
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %
6. Avis supplémentaires	1	0	14	15	100 %	0 %
Total	44	0	29	73	100 %	0 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, FSU, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, UVS, routesuisse, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, VFAS, VSS

Envisager de faire explicitement référence à la nouvelle ordonnance sur la signalisation routière pour les jonctions et les échangeurs, à l'art. 56, al. 6. TI

Nous saluons explicitement cette réglementation, car les systèmes de navigation modernes utilisent également la numérotation correspondante des routes. Cela permet aux usagers de la route de mieux s'orienter lorsqu'ils suivent les indications de leur appareil de navigation. ACS

Oui, une base juridique est souhaitable. Toutefois, la mise en œuvre détaillée devrait rester du ressort des normes. VSS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

BE, 2roues, GT Vélo du PS, AGW, Cycla, UFT, Mobilité piétonne, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, Pro Velo, USA, FSA, SuisseMobile, usam, UVS, FST, Suisse Rando, TGW, Uster, ATE, Velosuisse, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

3.1.12 Signal « Disposition du tracé des voies de circulation aux abords d'un chantier » (question 12)

Acceptez-vous que le signal « Disposition du tracé des voies de circulation aux abords d'un chantier » soit intégré dans l'OSR, que l'illustration 4.77 soit modifiée et qu'une nouvelle illustration 4.77.3 soit introduite (art. 59, al. 2^{bis}, P-OSR) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	25	1	0	26	96 %	4 %	
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	(1)	0	(1)	1	100 %	0 %	
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %	
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	13	1	4	18	93 %	7 %	
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	2	0	14	16	100 %	0 %	
Total	47	2	25	74	96 %	4 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZH, PS, ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, Brunner, FSU, Mobilité piétonne, CCPPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, UVS, routesuisse, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, ATE, VFAS, VSS

Le signal actuel 4.77, exemple 3, devrait devenir le signal 4.77.3, exemple 3, afin d'indiquer le tracé des voies de circulation en cas de chantier. Par souci de cohérence, ce signal devrait également comporter une zone rouge à gauche de la pointe de flèche droite, afin de signaler visuellement la présence du chantier. BE

Ce signal d'illustration (4.77.3) permet une meilleure compréhension du motif de la déviation et signale mieux le danger. JU

Le marquage en rouge de l'obstacle attire davantage l'attention. LU

Nous proposons que ces signaux soient réalisés en orange, à l'instar des autres signaux de chantier. SO

Envisager de remplacer la formulation « *Indica* » par « *Può essere utilizzato per indicare* » TI

Le marquage en rouge apporte de la clarté. UR

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

ZG, Pro Velo

Proposition : Renoncer au signal « Disposition du tracé des voies de circulation en présence d'un chantier » (4.77.3 OSR). ZG

Justification : dans la pratique, la raison d'un déplacement latéral n'a pas d'importance. Les chantiers doivent être signalés. Dans les zones de chantier, les conducteurs doivent s'attendre à des déplacements latéraux et des changements de voie. Le rectangle rouge proposé n'établit pas de lien clair avec le chantier, ce qui rend le signal peu clair. De plus,

les déplacements latéraux sont souvent indiqués par des surfaces interdites au trafic. Le signal existant « Disposition des voies de circulation » (4.77 OSR) suffit à représenter le tracé de la route, y compris en présence de chantiers, même si aucune surface interdite au trafic n'est marquée.

Les chantiers sont souvent synonyme d'obstacle, voire de danger, pour les cyclistes. Dans un souci de clarté, il est essentiel d'indiquer le tracé de la voie dans les zones de chantier non seulement pour le trafic motorisé, mais aussi pour le trafic cycliste. Nous demandons donc que les bandes cyclables soient intégrées dans le signal concerné.

Pro Velo

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

2roues, GT Vélo du PS, AGW, Cycla, UFT, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, USA, FSA, SuisseMobile, usam, UVS, Uster, FST, Suisse Rando, TGW, Velosuisse, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

3.1.13 Signal « Station-service proposant du carburant de remplacement » (question 13)

Acceptez-vous que le signal « Station-service proposant du carburant de remplacement » et les abréviations autorisées pour les carburants alternatifs (GNC, VE, H₂ et GPL) soient intégrés dans l'OSR (art. 62, al. 1 et 5, P-OSR ; nouvelle illustration 4.84.1) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre		Part (en %)
				Total	D'accord	
1. Cantons	26	0	0	26	100 %	0 %
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	11	0	7	18	100 %	0 %
5.3 Autres associations nationales	1	0	1	2	100 %	0 %
5.4 Assurances	0	0	2	2	0 %	0 %
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %
6. Avis supplémentaires	3	0	13	16	100 %	0 %
Total	47	0	27	74	100 %	0 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, Brunner, FSU, IG Campingland, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, UVS, routesuisse, ASETA, SVSP, Suisse Rando, TCS, VFAS, VSS, Au pays du camping-car

Nous nous demandons si les personnes utilisant des véhicules automobiles connaissent ACS réellement ces abréviations.

Utile pour les camping-cars et les caravanes équipés de réservoirs à gaz.

IG Campingland,
Au pays du camping-car

L'al. 5b devrait être complété par une indication précisant le type de station de recharge, VSS par exemple « VE » pour les bornes électriques.

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

2roues, GT Vélo du PS, AGW, Cycla, UFT, Mobilité piétonne, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, Pro Velo, USA, FSA, SuisseMobile, usam, FST, SUVA, Suisse Rando, TGW, Uster, ATE, Velosuisse, UTP, WBUR

3.1.14 Signal « Poste d'appel d'urgence » (question 14)

Acceptez-vous que le signal « Téléphone » soit remplacé par le signal « Poste d'appel d'urgence » (art. 62, al. 1 et 3, P-OSR) ; nouvelle illustration 4.81 ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre		Part (en %)
				Total	D'accord	
1. Cantons	26	0	0	26	100 %	0 %
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	(1)	0	(1)	1	100 %	0 %
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	11	0	7	18	100 %	0 %
5.3 Autres associations nationales	1	0	1	2	100 %	0 %
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %
6. Avis supplémentaires	3	0	14	17	100 %	0 %
Total	48	0	27	75	100 %	0 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché In le questionnaire ou déclaration équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, Brunner, FSU, IG Campingland, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, UVS, routesuisse, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, VFAS, VSS, Au pays du camping-car

Contrairement au « poste d'appel d'urgence », la référence à un téléphone n'est plus d'actualité. LU

La question se pose de savoir si le pictogramme utilisé sur le signal ne devrait pas être modifiés en raison de l'évolution technologique.

SUVA

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

2roues, GT Vélo du PS, AGW, Cycla, UFT, Graf, GRW, Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, Pro Velo, USA, FSA, SuisseMobile, usam, UVS, FST, Suisse Rando, TGW, Uster, ATE, Velosuisse, UTP, WBUR

3.1.15 Principes relatifs aux marques (question 15)

Acceptez-vous les modifications apportées à l'art. 72 OSR concernant les principes relatifs aux marques (art. 72, al. 1^{ter}, 1^{quater}, 3 et 5, P-OSR) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	25	1	0	26	96 %	4 %	
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %	
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %	
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et de la mobilité	15	1	2	18	94 %	6 %	
5.3 Autres associations nationales	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.5 Autres	1	0	0	1	100 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	4	3	11	18	57 %	43 %	
Total	53	5	18	76	91 %	9 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, ACS, CCCS, GT Vélo du PS, UPSA, ASTAG, BPA, Cycla, FSU, Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, CCPSCS, CDSVS, Entrepreneurs Suisse, Pro Velo, USA, FSA, UVS, routesuisse, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, ATE, Velosuisse, VFAS, VSS

Les dimensions devraient être reprises à l'identique de la norme SN 640 850a (y compris avec la mise **en gras** des tailles généralement applicables). NW, BPA

Il est judicieux et important que l'aspect soit réglementé dans l'OSR afin qu'il soit accessible à tous et qu'il ne soit pas nécessaire d'acheter une norme. Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, USA, FSA

Nous demandons que l'al. 3 soit complété par la phrase suivante : Des indications de direction ou d'itinéraire pour les cyclistes, ainsi que le symbole « vélo », peuvent également être apposés sur la chaussée. Les itinéraires cyclables diffèrent parfois de ceux du trafic motorisé. Pour clarifier le tracé, il peut être nécessaire d'ajouter ces indications directement sur la chaussée, en jaune. Pro Velo

Nous soutenons le principe selon lequel les dimensions des marques doivent être définies conformément à l'annexe 1. Selon, il est encore plus important de permettre des dérogations dans des cas justifiés, notamment lorsque l'espace disponible ne permet pas d'appliquer les marques prévues. L'utilisation du terme « notamment » offrirait en outre une marge d'interprétation pour d'autres justifications. UVS

Nous sommes d'accord sur le principe. Toutefois, pour plus de clarté, ces marques doivent être définies de manière uniforme et précise (pas avec des intervalles). Par ailleurs, l'usage des couleurs doit faire l'objet de davantage de clarté, afin que l'usager comprenne ce que la couleur signifie au lieu de créer de la confusion. routesuisse

L'annexe 1 présente certaines différences par rapport à la norme SN 640 850. Cela signifie-t-il que les marques devront être modifiées ? Certaines modifications pourraient en outre VSS

avoir un impact négatif sur la sécurité routière, un enjeu central pour le VSS. Les différences suivantes méritent une attention particulière :

- 6.08 Voies de bus au début et au niveau des intersections largeur réduite à 0,15 m au lieu de 0,20 m. Il y a une incohérence dans le P-OSR entre le début/l'intersection et le reste du tronçon (largeur 0,20 m). Généralement, la largeur est maintenue sur toute la longueur. Une adaptation du P-OSR est nécessaire.
- 6.15 Ligne de bordure et ligne de rabattement : largeur désormais fixée à 0,15 m au lieu de 0,20 m. Visuellement, elle ne se distingue plus de la ligne de sécurité, bien que leur signification soit différente dans le droit en vigueur. Il conviendrait d'autoriser les deux variantes (0,15 m et 0,20 m).
- 6.16 Ligne de guidage : même remarque concernant la largeur que pour la ligne de bordure/de rabattement au point 6.15. De plus, l'exécution 1 m/1 m serait désormais autorisée sur les autres routes, ce qui pourrait entraîner une confusion avec une ligne de direction. Cette variante devrait être évitée.
- 6.14 Présignalisation de la ligne d'attente : les indications de largeur sont absentes (0,15 m pour les côtés, 0,60 m pour la base).
- 6.17 Passage pour piétons : Avec la formulation « 3 m ou 4 m » pour la longueur des bandes, l'expérience montre que c'est la valeur la plus petite qui sera choisie. Or, la visibilité étant nettement meilleure avec 4 m (valeur standard actuelle selon la norme), cette largeur devrait rester la norme pour des raisons de sécurité, et 3 m ne devrait être autorisé que dans des cas exceptionnels (formulation : « 4 m ou, dans des cas exceptionnels justifiés, 3 m »). La distance par rapport au bord de la chaussée devrait être de 0.50 m *maximum* (non constant), sinon les bandes ne peuvent pas être placées correctement partout.
- 6.06 Flèches de présélection : leur longueur passe de 6.5 m à 6 m sur les autres routes, ce qui nuit à leur visibilité.
- 6.08 Marquage au sol « BUS » : jusqu'à présent, une hauteur d'écriture de 2 m était prévue. Pour des raisons de lisibilité, cette dimension devrait être conservée.

Ces différences par rapport à la norme actuelle doivent impérativement être justifiées. Nous demandons qu'une clarification soit apportée en matière de sécurité routière.

- ch. 2 : Les marques temporaires jaune-orange annulent également la validité des marques jaunes existantes (bus, vélo).
- ch. 3 : Autoriser aussi des indications de direction jaunes pour le trafic cycliste, même lorsque les destinations indiquées ne sont pas accessibles par le trafic motorisé sur ce tronçon.

GT Vélo du PS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

SO, GT Vélo des VERT-ES, Brunner, Grossenbacher, L-Drive

SO

À notre avis, ces dispositions, notamment celles concernant les dimensions, seraient en partie mieux intégrées dans une norme. Leur inclusion dans l'OSR rend celle-ci très volumineuse et particulièrement détaillée.

Nous sommes globalement d'accord sur la nécessité de définir clairement les principes. Toutefois, les longueurs et largeurs des marques devraient être fixées de manière précise et contraignante, et non sous forme de valeurs minimales et maximales. Le cas échéant, il conviendrait de reprendre les dimensions telles qu'elles figurent dans la norme SN 640 850a (y compris avec la mise en gras des tailles généralement applicables). Par ailleurs, nous souhaitons souligner qu'il est indispensable de définir plus clairement la signification des couleurs utilisées pour les marques. Dans la pratique, nous constatons une grande anarchie : certaines lignes ou points sont rouges, jaunes ou violets, sans que leur signification soit compréhensible pour la majorité des usagers, ce qui nuit à la sécurité routière.

L-drive

- Les marques temporaires orange annulent non seulement les marques blanches, mais également les marques jaunes existantes (bus, vélo).
- Autoriser aussi les indications de direction jaunes sur la chaussée pour le trafic cycliste, même lorsque les destinations indiquées ne sont pas accessibles aux autres usagers sur ce tronçon.

GT Vélo des VERT-ES, Brunner, Grossenbacher

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AGW, UFT, Graf, GRW, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, SuisseMobile, usam, FST, Suisse Rando, TGW, Uster, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

3.1.16 Marquages tactilo-visuels (question 16)

Acceptez-vous que l'art. 72a, al. 1, OSR concernant les marquages tactilo-visuels soit reformulé, que l'al. 2 soit restructuré et complété par les nouvelles illustrations 6.30 à 6.34 (art. 72a, al. 1 et 2, P-OSR) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre		Part (en %)
				Total	D'accord	
1. Cantons	26	0	0	26	100 %	0 %
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et de la mobilité	14 (1)	1 (1)	2	18	94 %	6 %
5.3 Autres associations nationales	0	1	1	2	0 %	100 %
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %
5.5 Autres	0	1	0	1	0 %	100 %
6. Avis supplémentaires	2	1	12	15	67 %	33 %
Total	50	4	19	73	93 %	7 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, Cycla, FSU, *Mobilité piétonne*, CCPGS, CDSVS, Entrepreneurs Suisse, Pro Velo, UVS, routesuisse, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, ATE, Velosuisse, VFAS, VSS

Une collaboration étroite existe sur la thématique de la LHand avec Procap. Il convient donc de coordonner ces représentations visuelles avec les organisations concernées.

AG

À l'art. 72a, al. 2, let. e, P-OSR, il serait préférable d'utiliser la formulation « près des zones de danger » plutôt que « avant les zones de danger ». À l'al. 3, bien qu'aucune modification ne soit prévue, il conviendrait de préciser que la marque du guidage longitudinal est blanche, tandis que celle du passage pour piétons est jaune.

NW, BPA

Nous trouvons la nouvelle formulation et structuration pertinentes et justes. Les illustrations proposées nous paraissent également appropriées. Toutefois, nous suggérons de les intégrer dans l'ordonnance du DETEC sur les marques particulières, plutôt que dans l'annexe 2 de l'OSR.

SO

Il faut toutefois préciser la couleur des marques des lignes (blanches) et des passages piétons (jaunes). Également, il est indispensable de rendre l'usage des couleurs plus clair pour l'usager.

routesuisse

Oui, une base juridique est souhaitable. Toutefois, la mise en œuvre détaillée devrait rester du ressort des normes.

VSS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, USA, FSA

Nous approuvons l'intégration des illustrations, mais nous nous opposons aux modifications prévues de la formulation de l'art. 72a.

Mobilité piétonne

Alors que « les zones de danger étaient mentionnées jusqu'à présent à titre d'exemple », elles deviendraient désormais le seul motif autorisé pour le marquage de zones d'attention et de lignes de sécurité. Cela impliquerait la suppression de la majorité des zones d'attention

actuellement en place, bien qu'elles servent à signaler d'autres éléments : début ou fin d'une ligne de guidage, emplacement d'un mât de feux, point de départ d'une traversée, localisation d'un arrêt de bus, d'un élément de commande, d'un automate ou d'un indicateur de direction tactile.

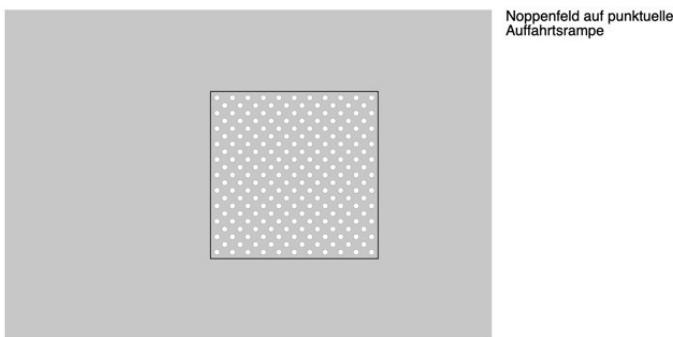
Lors de la révision de la norme VSS, il a été convenu de préciser que les lignes de sécurité aux arrêts délimitent la zone dangereuse le long du quai. Les délimitations dans l'espace de circulation sont définies dans la norme VSS SN 640 075 « Espace de circulation sans obstacles », et prévoient une différence de niveau par rapport à la chaussée. La norme VSS SN 640 852 précise également depuis sa première édition que les marquages tactilo-visuels ne doivent pas remplacer les bordures détectables tactilement. Ces principes fondamentaux ne doivent pas être modifiés, car cela compromettrait gravement la sécurité des personnes malvoyantes.

Nous approuvons l'intégration des illustrations, mais nous nous opposons aux modifications prévues de la formulation de l'art. 72a et demandons soit une réécriture du texte selon la proposition ci-dessous, soit le maintien de la version actuelle de l'ordonnance.

Architecture sans obstacles, USA, FSA

2 Les marques tactilo-visuelles ci-après sont utilisées aux fins suivantes :

- a. pour le guidage : des « lignes de guidage tactilo-visuelles » (6.30) ;
- b. pour la délimitation d'une zone de danger **le long des quais des transports publics** : des « lignes de sécurité tactilo-visuelles » (6.31) ;
- c. aux **intersections des lignes de guidage** : des « aires de bifurcation tactilo-visuelles » (6.32) ;
- d. à la fin d'une ligne de guidage : des « aires terminales tactilo-visuelles » (6.33) ;
- e. **pour le signalement des points de repères importants (par ex. traversée), le début ou la fin d'une ligne de guidage tactilo-visuelle ou le signalement d'une zone de danger (p. ex. escaliers descendants)** : des « zones d'attention tactilo-visuelles » (6.34).
- f. à proximité de rampes d'accès ponctuelles pour signaler le passage entre les zones piétonnes et la chaussée : des « zones à plots tactilo-visuels» (6.35)**



Justification :

Le projet repose sur l'hypothèse que les lignes de sécurité et les zones d'attention pourraient être utilisées pour signaler des zones de danger non sécurisées structurellement aux personnes malvoyantes. En réalité, un tel marquage ne peut qu'attirer l'attention. La personne concernée doit pouvoir identifier l'élément qu'il indique en touchant ce qui l'entoure. Le marquage ne permet pas d'identifier directement le danger. La zone de danger elle-même, par exemple un escalier descendant, une bordure de quai ou le bord de la chaussée, doit être reconnaissable comme élément structurel à l'aide de la canne blanche. La zone d'attention sert donc d'avertissement, mais ne constitue pas une sécurité. Les éléments en saillie ne peuvent pas être signalés par une marque ; ils doivent impérativement être sécurisés par des éléments de protection (barrières).

Mobilité piétonne,
Architecture sans obstacles, USA, FSA

Alors que les zones de danger étaient mentionnées jusqu'à présent à titre d'exemple, selon le projet, elles deviendraient désormais le seul motif autorisé pour l'utilisation de zones d'attention. Cela impliquerait la suppression de la majorité des zones d'attention actuellement en place, bien qu'elles servent à signaler d'autres éléments : par exemple le début ou la fin d'une ligne de guidage, l'emplacement d'un mât de feux, le point de départ d'une traversée ou la position d'attente pour monter dans un bus. Elles permettent également de localiser un élément de commande, un automate ou une signalétique tactile. La modification prévue contredit donc la norme et la pratique actuelles.

Il est exact que les marquages tactilo-visuels constituent des repères importants et qu'ils renforcent la sécurité des personnes malvoyantes, notamment en leur permettant de se déplacer en sachant qu'elles se trouvent sur une surface réservée aux piétons et qu'elles suivent un chemin menant à un endroit précis. Nous soutenons donc pleinement l'art. 72a, al. 1.

La « ligne de sécurité pour la délimitation d'une zone de danger » figure déjà dans l'OSR, sans précision quant à son champ d'application. Toutefois, ses dimensions ont été conçues exclusivement pour les quais de gare, où elle est recherchée de manière spécifique par les personnes concernées. Si cette même ligne était utilisée dans l'espace de circulation pour délimiter des zones de danger, elle serait nettement trop étroite. Plusieurs études indiquent que les marquages tactiles au sol doivent mesurer entre 60 et 90 cm de large pour être détectés lorsqu'une personne les aborde perpendiculairement. Une largeur de 33 cm, comme celle utilisée sur les quais, risque de ne pas être perçue : la canne pourrait rebondir brièvement sans que la ligne soit identifiée, et la personne ne pas dérouler son pied sur la marque pour en percevoir le relief. Ce compromis a été accepté pour les quais de gare, car les personnes y sont guidées en continu par des marquages tactilo-visuels jusqu'à la ligne de sécurité. Une largeur de 60 ou 90 cm ne serait pas envisageable en raison de l'étroitesse des quais. Dans le cadre de la révision de la norme VSS 40 852 « Marquages tactilo-visuels », il a donc été convenu avec la commission d'experts compétente de préciser que les lignes de sécurité ne doivent être utilisées qu'aux arrêts, le long de la bordure des quais délimitant la zone de danger.

Les délimitations par rapport à la chaussée exigent, conformément à la norme SN 640 075 « Espace de circulation sans obstacles », une différence de niveau. La norme SN 640 852 précise que les marquages tactilo-visuels ne doivent pas remplacer les bordures détectables tactilement. Sur les rampes d'accès ponctuelles, parfois utilisées pour faciliter l'accès aux traversées pour les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant ou avec un déambulateur, des zones à plots tactilo-visuels doivent être réalisées pour compenser l'absence de bordure, conformément à la SN 640 075. Ces dispositifs sont régis dans la version révisée de la norme VSS 40 852. Ces principes fondamentaux ne doivent pas être modifiés, car toute modification mettrait gravement en danger les personnes malvoyantes.

À l'art. 72a, al. 2, let. e, P-OSR, il serait préférable d'utiliser la formulation « près des zones de danger » plutôt que « avant les zones de danger ». À l'al. 3, bien qu'aucune modification ne soit prévue, il conviendrait de préciser que la marque du guidage longitudinal est blanche, tandis que celle du passage pour piétons est jaune. Par ailleurs, nous souhaitons souligner qu'il est indispensable de définir plus clairement la signification des couleurs utilisées pour les marques. Dans la pratique, nous constatons une grande anarchie : certaines lignes ou points sont rouges, jaunes ou violets, sans que leur signification soit compréhensible pour la majorité des usagers, ce qui nuit à la sécurité routière.

L-drive

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

GT Vélo du PS, AGW, UFT, Graf, GRW, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, SuisseMobile, usam, FST, Suisse Rando, TGW, Uster, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

3.1.17 Feux encastrés (question 17)

Acceptez-vous le nouvel art. 72b P-OSR concernant les feux encastrés ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre		Part (en %)
				Total	D'accord	
1. Cantons	24	1	1	26	96 %	4 %
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	(1)	0	(1)	1	100 %	0 %
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	13	2	3	18	87 %	13 %
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %
6. Avis supplémentaires	2	0	13	15	100 %	0 %
Total	46	3	24	73	94 %	6 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GE, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, Cycla, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, FSU, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, Pro Velo, UVS, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, ATE, Velosuisse, VFAS, VSS

On ne connaît pas d'exemples de ce type pour le moment et on ne sait pas comment la définition peut être conciliée avec des systèmes de conduite automatisée toujours plus utilisés. Il est par ailleurs recommandé de définir éventuellement la couleur des lampes en question, comme on le fait pour la signalisation horizontale actuelle.

TI

Une signalisation devrait être mise en place suffisamment en amont sur les tronçons concernés, afin d'indiquer que des points lumineux peuvent interrompre les lignes de guidage et de sécurité.

UPSA

Il conviendrait d'ajouter que les lignes de rabattement peuvent aussi être interrompues.

BPA, L-drive

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

SG, ACS, routesuisse

À notre avis, le libellé devrait être modifié afin de préciser l'utilisation ainsi que les couleurs lumineuses mises en œuvre. On peut s'interroger sur la compréhension réelle par les conducteurs, lorsque des lignes de guidage et des feux encastrés coexistent.

SG

De notre point de vue, cette réglementation pourrait être source d'incertitude pour les usagers de la route. En particulier, le fait que la validité des lignes de guidage et de sécurité soit suspendue dès que les feux sont activés.

ACS

Cette proposition peut créer un risque d'accident.

routesuisse

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

SO, GT Vélo du PS, AGW, UFT, Mobilité piétonne, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, USA, FSA, SuisseMobile, usam, UVS, FST, Suisse Rando, TGW, Uster, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

3.1.18 Longueurs minimales des lignes de sécurité (question 18)

Acceptez-vous le nouvel art. 73, al. 1^{bis}, P-OSR concernant les longueurs minimales des lignes de sécurité ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	23	3	0	26	88 %	12 %	
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	(1) ⁹	(1)	0	0	0 %	0 %	
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %	
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et de la mobilité	11	3	4	18	79 %	21 %	
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.4 Assurances	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	0	1	14	15	0 %	100 %	
Total	39	7	26	72	85 %	15 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, CCCS, ASTAG, BPA, FSU, CCPCS, CDSVS, L-drive, Pro Velo, UVS, routesuisse, SVSP, TCS, Velosuisse, VFAS, VSS

Nous estimons que l'ajout de cet article dans l'OSR est très pertinent.

AR

Du point de vue de l'autorité de contrôle, il serait souhaitable que la signification des lignes continues courtes, notamment en ce qui concerne l'interdiction de les franchir ou de les longer par la gauche (par ex. avant le début d'une surface interdite au trafic ou à proximité d'un carrefour avec signal « Stop »), soit également intégrée dans la loi. Cela permettrait d'établir une base juridique claire pour sanctionner ces infractions, lesquelles surviennent régulièrement.

BE

Il est effectivement important de ne pas diminuer les longueurs minimales des lignes. Le fait de les diviser en deux articles rend la loi plus claire et permet aux agents de se baser sur une loi lors des dénonciations. Rappelons également que ces distances minimales permettent de garantir une sécurité minimale aux usagers de la route.

FR

Nous approuvons le nouvel art. 73, al. 1^{bis}, P-OSR concernant les longueurs minimales des lignes de sécurité. Cependant, nous souhaitons émettre une réserve concernant les nouveaux carrefours à sens giratoire, appelés « Turbo giratoires » à deux voies, qui séparent, sur une certaine longueur, les voies de circulation par une ligne continue. Selon cette nouvelle législation, cette ligne ne pourrait être considérée comme une « Ligne de sécurité » (OSR 6.01). Il serait donc pertinent d'ajouter une disposition « c. » spécifiant « dans une intersection à sens giratoire : 20 m » afin d'assurer une application appropriée pour ces configurations particulières.

VD

⁹ La prise de position du UVS n'a pas pu être prise en considération, car les différentes remarques ne permettent pas de les associer clairement à une option de réponse (« approbation de principe » ou « rejet de principe »).

- En localité : 10 m
- Les longueurs minimales des lignes de sécurité en zone urbaine ne sont pas adaptées aux situations spécifiques ou aux conditions locales. Conformément à l'annexe 1, les marques devraient pouvoir être adaptées aux circonstances, y compris dans le cas des lignes de sécurité. Le principe énoncé à l'art. 73 ou à l'art. 72 doit aussi s'appliquer ici : il doit être possible de déroger à ces dimensions dans des cas particuliers dûment justifiés.
- Dans un environnement urbain, la signalisation et le marquage doivent souvent s'adapter à des situations complexes issues de la configuration historique des lieux. Les possibilités offertes par l'OSR doivent rester flexibles. Dès lors, nous sommes défavorables à l'introduction de **longueurs minimales strictes** pour les lignes de sécurité (20 m) et les lignes d'avertissement (25 m), car cela ne correspondra pas aux nécessités du terrain. Ces valeurs peuvent être maintenues comme standard, mais avec la possibilité d'y déroger en fonction des conditions locales.

UVS

Davantage de flexibilité serait souhaitable afin que les cas spéciaux puissent être pris en considération.

routesuisse

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

GL, NE, SO, UPSA, Entrepreneurs Suisse, UVS, ASETA, ATE

Il convient d'autoriser d'autres longueurs afin de s'adapter aux conditions locales.

GL

Trop restrictif, cela ne correspondra pas aux nécessités du terrain.

NE

Proposition : « Elles devraient, dans la mesure du possible, présenter les longueurs minimales suivantes : ... »

Une longueur minimale de 20 m en localité et de 50 m hors localité est-elle vraiment toujours réalisable ? Est-il judicieux d'introduire des longueurs minimales dans ce contexte ? Jusqu'à présent, ces dimensions étaient réglées dans la norme VSS 40 862. Étant donné qu'il ne s'agissait « que » d'une norme, des dérogations étaient possibles et il existait une marge d'appréciation considérable.

SO

Se pourrait-il en outre que la norme VSS 40 862, ch. 8, entre en contradiction avec la version envisagée de l'OSR ? Selon nous, le nouvel art. 103a OSR est suffisant.

Une interprétation plus souple, telle que possible actuellement, est plus appropriée pour tenir compte de cas particuliers dans lesquels il ne serait pas nécessaire de respecter une longueur minimale prescrite.

UPSA

L'introduction d'une longueur minimale risque, dans les zones sinuuses, de rendre le dépassement de véhicules lents pratiquement impossible.

ATE

Nous sommes en principe favorables à l'introduction de longueurs minimales pour les lignes de sécurité. Toutefois, seule la distinction entre longueurs minimales en localité et hors localité est actuellement prise en considération. Nous demandons une différenciation supplémentaire – à savoir des longueurs minimales réduites – pour les lignes de sécurité sur les tronçons limités à 30 km/h.

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

ACS, GT Vélo du PS, AGW, Cycla, UFT, Mobilité piétonne, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, USA, FSA, SuisseMobile, usam, FST, SUVA, Suisse Rando, TGW, Uster, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

3.1.19 Séparation des voies de circulation (question 19)

Acceptez-vous le nouvel art. 74b P-OSR concernant la séparation des voies de circulation ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	19	7	0	26	73 %	27 %	
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	(1)	(1)	0	1	0 %	100 %	
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %	
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	8	7	3	18	53 %	47 %	
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	1	4	13	18	20 %	80 %	
Total	35	18	23	76	66 %	34 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AI, AR, BE, BL, BS, GE, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH, PS, CCCS, ASTAG, FSU, Mobilité piétonne, CCPCS, CDSVS, Entrepreneurs Suisse, UVS, routesuisse, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, VFAS, VSS

L'emploi du terme « habituellement » dans le rapport explicatif est trop vague et pourrait donner lieu à des interprétations erronées. C'est pourquoi l'art. 74, al. 1^{bis}, P-OSR devrait être précisé en ce qui concerne les véhicules qui doivent pouvoir se croiser ou circuler côté à côté sans empiéter sur la voie adjacente. Seuls les véhicules autorisés à circuler sans permis exceptionnel sont pertinents. BE

Au lieu du terme « croiser », il conviendrait d'utiliser plutôt « renconter ». Par ailleurs, la présence d'une ligne de bordure devrait rester possible hors localité. Ajouter que les lignes de bordure sont possibles même lorsque la rencontre de véhicules n'est pas possible. Dans ce cas toutefois, aucune ligne de guidage ni ligne de sécurité ne doit être marquée. NW

La formulation actuelle n'est toutefois pas satisfaisante et laisse des marges d'interprétation qu'il faudrait éviter. routesuisse

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, FR, GL, NE, SO, TI, VD, 2roues, GT Vélo des VERT·ES, GT Vélo du PS, UPSA, BPA, Brunner, Grossenbacher, L-drive, Pro Velo, UVS, ATE, Velosuisse

L'art. 74 inclut aussi les lignes de bordure. Sur les routes étroites, nous utilisons précisément les lignes de bordures là où il n'est pas possible de tracer une ligne de guidage. Selon la norme, seules des lignes de bordure peuvent être posées sur des chaussées de moins de 5,50 m de largeur, et cette possibilité doit être maintenue. Cette disposition risque-t-elle de nous limiter dans l'application de ces marquages ? AG

Nous soulignons en outre que le croisement de véhicules est en principe toujours possible, mais que sur une route limitée à 80 km/h, cela peut ponctuellement n'être possible qu'à 20–30 km/h. À notre avis, une telle disposition concernant les lignes de guidage serait désormais autorisée par le nouvel article, mais elle serait imprudente.

Ne permet plus d'introduire des voies centrales banalisées et/ou rendrait ces éléments existants illégaux. FR

Selon nous, il s'agit d'une réglementation supplémentaire inutile, qui n'a pas de sens.

GL

OK pour une ligne de sécurité mais trop restrictif pour une ligne de direction. Cette formulation empêchera la réalisation de voies centrales banalisées avec bandes cyclables bilatéralement si le croisement n'est pas possible sans empiètement sur lesdites bandes, alors que cette mesure peut, dans certains cas, être à la fois bénéfique pour la sécurité des cyclistes et pour la modération du trafic individuel motorisé.

NE

Proposition : « La chaussée ne peut être séparée par une ligne de sécurité en plusieurs voies de circulation marquées que si les véhicules peuvent se croiser et circuler de front sans empiéter sur une voie de circulation contigüe et sans danger ».

N'est-ce pas, à l'instar de la question 18, mieux et plus clairement réglé jusqu'à présent dans les normes SN 640 850a et VSS 40 862 ? Voir aussi le nouvel art. 103a, qui, à notre avis, est suffisant.

SO

La formulation « *e senza l'occupazione di una corsia adiacente* » est contestée, car son application risque d'entraîner la suppression de la ligne centrale de direction (blanche et discontinue) et/ou d'une bande cyclable sur les tronçons de routes principales et secondaires situés dans des virages et sur lesquels le trafic lourd empiète légèrement, mais sans danger, sur la voie contiguë. Dans ces cas, la suppression de la ligne centrale nuirait cependant à la sécurité routière, car les conducteurs perdraient un point de référence pour la conduite, en particulier dans les conditions les plus difficiles (par ex. durant la nuit ou sous la pluie) ; au contraire, le maintien de la ligne de direction impliquerait une limitation significative pour le transit des véhicules lourds sur divers tronçons routiers, en particulier concernant la longueur maximale autorisée.

TI

En conclusion, l'art. 74, al. 1^{bis}, est donc accepté, à l'exception de l'ajout final « *... e senza l'occupazione di una corsia adiacente* », que nous proposons de supprimer.

L'article, de portée générale, ne permet pas de déterminer s'il s'applique également aux voies de circulation dédiées aux cycles, soit aux bandes cyclables. Lorsque la chaussée ne permet pas à une voiture et à un vélo de circuler de front, le marquage d'une bande cyclable discontinue combinée au marquage d'une ligne médiane de sécurité ou de direction doit rester possible, au moins de manière transitoire. L'aménagement d'un réseau de voies cyclables séparées du trafic motorisé selon les principes de la Loi fédérale sur les voies cyclables prendra de nombreuses années. Dans l'intervalle, la combinaison de ces deux marquages permet aux véhicules de visualiser clairement l'espace nécessaire au respect de distances de sécurité suffisantes lorsqu'ils effectuent une manœuvre de dépassement selon l'art. 34, al. 4, de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01).

VD

Il est difficile de savoir comment interpréter ce nouvel article. De notre point de vue, un tronçon à deux voies sans répartition claire en voies de circulation ne va pas dans le sens de la sécurité routière.

UPSA

Au lieu du terme « croiser », il conviendrait d'utiliser plutôt « rencontrer ».

BPA

Les lignes de bordure devraient rester possibles hors localité. Nous proposons d'ajouter que celles-ci peuvent également être utilisées lorsque le croisement/la rencontre de véhicules n'est pas possible. Dans ce cas toutefois, aucune ligne de guidage ni ligne de sécurité ne doit être marquée.

BPA, L-drive

Cette formulation implique que les voies centrales devraient avoir une largeur minimale de 7,3 m pour permettre le croisement de véhicules larges. Cela rend impossible la mise en œuvre de solutions de voie centrale telles que celles recommandées par plusieurs villes suisses (notamment Zurich et Berne, qui prévoient une largeur minimale de 4,50 m) et celles courantes dans d'autres pays européens.

2roues, Pro Velo ATE,
Velosuisse

Nous demandons en outre que la création de voies centrales soit à nouveau autorisée hors localité, ce qui n'est plus possible depuis le 1^{er} janvier 2016 (art. 74a, al. 2, OSR). Il devrait revenir aux autorités d'exécution de décider si une voie centrale peut être ordonnée, pour autant que les conditions-cadres (volume de trafic, part de trafic lourd, vitesse maximale signalée, etc.) soient réunies.

Avec une largeur des bandes cyclables limitée à 1,5 m, les voies centrales dont la largeur permet tout juste le croisement de véhicules motorisés présentent un danger manifeste, du fait que les surfaces nécessaires aux vélos et aux voitures se chevauchent. Une voie centrale ne devrait permettre le croisement entre les lignes des bandes cyclables que si celle-ci mesurent chacune au moins 2 m. Dans tous les autres cas, la largeur de la voie centrale devrait être limitée à 4,5 m, afin qu'il soit clair que les véhicules motorisés doivent attendre derrière les vélos pour croiser.

Pro Velo

Afin de réduire autant que possible la circulation des véhicules motorisés sur les bandes cyclables, il faut en outre modifier l'art. 40, al. 3, de l'ordonnance sur les règles de la

circulation routière. Les bandes cyclables ne devraient pouvoir être empruntées que pour croiser, sauf lorsque la voie centrale est plus étroite que le véhicule, auquel cas leur franchissement devient nécessaire.

Nous proposons en outre de compléter l'art. 74a par une nouvelle let. h, afin de permettre l'apposition de symboles vélos sur les voies de circulation adjacentes aux voies de bus, lorsque ces dernières ne sont pas autorisées aux cyclistes. Il n'est en effet pas toujours évident, ni pour les cyclistes ni pour les autres usagers de la route, de savoir si une voie de bus est ouverte à la circulation des vélos. La présence d'un symbole vélo à côté de la voie de bus permettrait de lever toute ambiguïté.

Nous sommes défavorables à l'art. 74a, al. 1^{bis}, P-OSR qui exige que les véhicules puissent se croiser sans avoir à empiéter sur une autre voie. En effet, quoi qu'en dise le rapport explicatif, cette disposition empêchera la réalisation de voies centrales banalisées avec bandes cyclables bilatéralement si le croisement n'est pas possible sans empiètement sur lesdites bandes, alors que cette mesure peut, dans certains cas, être tout à la fois bénéfique pour la sécurité des cyclistes et pour la modération du trafic individuel motorisé.

UVS

De plus, nous estimons que la réglementation actuelle, qui autorise les véhicules motorisés à circuler sur les bandes cyclables délimitées par une ligne discontinue tant qu'ils n'entravent pas la circulation des vélos, devrait être durcie. Les autres véhicules ne doivent pouvoir circuler sur les bandes cyclables que dans des cas exceptionnels, par exemple lorsqu'un croisement entre deux voitures sur une voie centrale est nécessaire et qu'aucun cycliste ne se trouve à proximité. Une telle restriction renforcerait la sécurité des cyclistes et le statut des bandes cyclables.

ATE

Les voies de circulation ne peuvent être marquées que si elles sont praticables par tous les véhicules (largeur minimale de 2,75 m). Or, dans de nombreuses situations, il serait pertinent d'autoriser également le marquage de voies plus étroites – cela incite les automobilistes à une conduite plus attentive, même lorsqu'ils doivent empiéter sur les bandes cyclables.

GT Vélo des
VERT·ES, Brunner,
Grossenbacher

Des voies de circulation plus étroites devraient être autorisées dans les situations suivantes :

GT Vélo du PS

- Des bandes cyclables doivent pouvoir être marquées même lorsque la voie adjacente à gauche destinée aux véhicules motorisés est trop étroite. Dans ce cas, les véhicules motorisés doivent utiliser la bande cyclable et céder la priorité.

Exemples : marquage des bandes cyclables dans les passages étroits par des îlots de protection pour piétons, voies centrales très étroites.

- Sur les routes à faible circulation classées comme itinéraires cyclables, une ligne médiane doit pouvoir être marquée même si les voies de circulation qui en résultent sont inférieures à la norme, mais présente une largeur minimale de 2,20 m. Cela permet, notamment en cas de trafic motorisé unidirectionnel, que les véhicules n'utilisent qu'une moitié de la chaussée, comme c'est le cas dans les configurations bidirectionnelles où le croisement est possible. Les véhicules plus larges que la voie de circulation peuvent, avec prudence, utiliser la voie opposée.

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

ACS, AGW, Cycla, UFT, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, USA, FSA, SuisseMobile, usam, FST, Suisse Rando, TGW, Uster, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

La formulation actuelle ne permet pas d'évaluer clairement si cette disposition aura un impact positif ou négatif sur la sécurité routière. Étant donné l'importance capitale que nous accordons à cet aspect, il est essentiel que le niveau de sécurité soit garanti au moins dans la même mesure que celui assuré par la réglementation en vigueur jusqu'à présent.

ACS

3.1.20 Lignes de rabattement (question 20)

Acceptez-vous que les lignes de rabattement soient intégrées à l'OSR (art. 76, al. 1^{bis}, P-OSR) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	25	1	0	26	96 %	4 %	
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %	
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %	
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	14	1	3	18	93 %	7 %	
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	3	0	12	15	100 %	0 %	
Total	49	2	22	73	96 %	4 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, CCCS, GT Vélo du PS, UPSA, ASTAG, BPA, Cycla, FSU, Mobilité piétonne, CCPCS, CDSVS, Entrepreneurs Suisse, Pro Velo, UVS, routesuisse, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, ATE, Velosuisse, VFAS, VSS

Du point de vue de l'autorité de contrôle, il serait souhaitable que la signification des lignes de rabattement, notamment en ce qui concerne l'interdiction de les franchir ou de les longer par la gauche (par ex. avant le début d'un îlot pour piétons), soit également intégrée dans la loi. Cela permettrait d'établir une base juridique claire pour sanctionner ces infractions, lesquelles surviennent régulièrement.

BE

Il serait intéressant de rendre le franchissement des lignes de rabattement interdit car ces dernières, par leur fonction, garantissent la sécurité du flux de circulation, notamment dans le but d'éviter des manœuvres de déportation au débouché du chevauchement de deux axes.

FR

Mais : Afin d'éviter que les lignes de rabattement ne prennent le caractère de lignes de sécurité en localité, leur longueur doit rester inférieure à 20 m.

ZG

Nous approuvons expressément que les lignes de rabattement soient désormais intégrées à l'OSR.

BPA

Même remarque que précédemment sur l'usage des couleurs.

routesuisse

Exemple complémentaire de bornes sur les pistes cyclables selon le manuel néerlandais CROW « Design Manual for Bicycle Traffic », fiche de conception V7 (p. 226 de l'édition 2016).

GT Vélo du PS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

VD, L-drive

VD

Nous considérons que l'intégration des lignes de rabattement dans l'OSR est sujette à caution. Un tel marquage pourrait être assimilé à une « ligne de bordure » (OSR ; 6.15), tracée sur le bord de la chaussée, à droite ou à gauche. De ce fait, il n'est pas pertinent de

l'ajouter. De plus, nous nous interrogeons sur la valeur ajoutée de ce marquage, étant donné qu'il est franchissable, tout comme la ligne de bordure.

Par ailleurs, nous souhaitons souligner une nouvelle fois qu'il est indispensable de définir plus clairement la signification des couleurs utilisées pour les marques. Dans la pratique, nous constatons une grande anarchie : certaines lignes ou points sont rouges, jaunes ou violets, sans que leur signification soit compréhensible pour la majorité des usagers, ce qui nuit à la sécurité routière.

L-drive

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

ACS, AGW, UFT, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, USA, FSA, SuisseMobile, usam, FST, Suisse Rando, TGW, Uster, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

Voir remarque concernant la question 19.

ACS

3.1.21 Marque « Double ligne transversale » (question 21)

Acceptez-vous que la marque « Double ligne transversale » définie à l'art. 79, al. 3, OSR soit complétée par une nouvelle illustration 6.24 (art. 79, al. 3, P-OSR) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	26	0	0	26	100 %	0 %	
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %	
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %	
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et de la mobilité	13	0	5	18	100 %	0 %	
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	1	0	13	14	100 %	0 %	
Total	47	0	25	72	100 %	0 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, FSU, Mobilité piétonne, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, UVS, routesuisse, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, ATE, VFAS, VSS

L'illustration 6.24 est toutefois difficile à comprendre. La chaussée grise ainsi que les trottoirs latéraux (en gris foncé) y sont absents. Il est essentiel de représenter la « double ligne transversale » dans son contexte -- comme cela a été fait pour la ligne de rabattement par exemple.

NW, BPA, L-drive, SUVA

Globalement, cette ligne transversale n'a pas d'utilité, puisque les cases de stationnement sont déjà marquées en bleu ou en blanc, et ne sont prises en considération que lors du parage. Elle pourrait donc être entièrement supprimée.

L-drive

Le début de la zone bleue est signalé par des marques bleues. Lors de la manœuvre de stationnement, le conducteur ne sait souvent plus dans quelle zone il se trouve. C'est la couleur des cases qui indique clairement la zone dans laquelle il se trouve. À titre de complément, le symbole bleu de disque de stationnement pourrait être apposé à hauteur des cases blanches à durée limitée.

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

ACS, GT Vélo du PS, AGW, UFT, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, Pro Velo, USA, FSA, SuisseMobile, usam, FST, Suisse Rando, TGW, Uster, Velosuisse, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

Nous ne voyons pas de nécessité à cela.

ACS

3.1.22 Dispositifs de balisage temporaires (question 22)

Acceptez-vous les modifications proposées à l'art. 80 OSR concernant la signalisation des chantiers, ainsi que les dimensions des dispositifs de balisage temporaires figurant à l'annexe 1 et les nouvelles illustrations 7.01 à 7.04 ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre Total	Part (en %)	
					D'accord	Pas d'accord
1. Cantons	22	4	0	26	85 %	15 %
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	14	1	3	18	93 %	7 %
5.3 Autres associations nationales	1	0	1	2	100 %	0 %
5.4 Assurances	0	1	1	2	0 %	100 %
5.5 Autres	1	0	0	1	100 %	0 %
6. Avis supplémentaires	3	0	12	15	100 %	0 %
Total	47	6	20	73	89 %	11 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, Cycla, FSU, Architecture sans obstacles, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, Pro Velo, USA, FSA, UVS, routesuisse, ASETA, SVSP, TCS, ATE, Velosuisse, VFAS, VSS

Il semble effectivement primordial d'entériner dans l'OSR les principes et règles permettant la plus grande sécurité aux abords des chantiers mais surtout en faveur des travailleurs. FR

Nous recommandons de préciser davantage le terme « suffisamment éclairé ». Nous ne comprenons pas ce qu'il recouvre exactement : éclairage de chantier, éclairage public (notamment candélabres temporaires, éclairage pour piétons, lampes de délimitation de chantier). SO

Pour signaler les chantiers, il devrait être possible d'utiliser, en plus ou à la place des dispositifs de balisage mentionnés, des feux séquentiels jaunes posés sur le revêtement routier ou sur des panneaux de signalisation. ZH, CDSVS, UVS, SCPVS

Proposition de complément : la signalisation des chantiers entrave souvent inutilement la circulation des vélos. Proposition de solution : compléter l'OSR afin que le trafic cycliste soit garanti de manière sûre dans la mesure du possible, et que ses besoins en matière de sécurité soient pris en considération. Cycla, Pro Velo, ATE, Velosuisse

Il est impératif de veiller à ce que les signaux soient positionnés de manière à ne pas représenter un danger pour les piétons, en particulier en évitant les arêtes vives, les éléments saillants ou les angles proéminents. Architecture sans obstacles, USA, FSA, UVS

– Art. 80, al. 2 : il serait pertinent d'indiquer la direction des rayures par rapport à la direction du trafic. Dans la pratique, les balises de guidage sont fréquemment installées dans le faux sens. A l'art. 80, al. 2 et 3, P-OSR, nous regrettons qu'il n'y ait pas de distinction entre chantier de courte durée et chantier de longue durée, comme le fait la norme VSS 40 886, par rapport à la possibilité d'utiliser des balises et cônes lorsque les obstacles sur l'chaussée mesurent plus de 0,50 m. En effet, pour des chantiers mobiles UVS

d'une durée inférieure à une journée et sur lesquels du personnel est présent en permanence, il est disproportionné d'exiger que la délimitation du chantier se fasse au moyen de barrières ou de lattes dès qu'il y a un obstacle de plus de 0,50 m sur la chaussée. En outre, avec l'introduction de cette disposition dans la législation fédérale, la norme VSS sera formellement en contradiction avec la base légale, ce qui sera très préjudiciable en termes de responsabilité pour les entités en charge de travaux de courte durée. Afin que les balises de guidage, nouvellement introduites dans l'OSR sous la référence OSR 7.01, soient efficaces pour le guidage des usagers, il est indispensable de préciser que le sens des hachures ou des flèches blanches signalent le côté par lequel elles doivent être contournées.

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, GE, UR, VD, Mobilité piétonne, SUVA

Selon l'al. 3, les chantiers de courte durée occupant plus de 0,5 m de chaussée doivent désormais être systématiquement délimités par des lattes, et ne peuvent plus l'être uniquement par des balises de guidage. Or, selon la norme VSS 40 886 relative aux chantiers, cette exigence dépend de la hauteur du chantier. Dans le canton d'Argovie, nous appliquons strictement cette norme et craignons une contradiction. Nous souhaitons une harmonisation avec la norme en vigueur afin de garantir la sécurité juridique.

AG

Art. 80, ch. 2 :

GE

Concernant l'autorisation d'utiliser des balises de guidage sur des chantiers, notamment avec des obstacles d'une largeur max de 0,5 m

Remarque : les balises de guidage ne constituent pas une barrière pour des travaux avec différence de niveau, car cela ne correspond pas à un chantier avec fouilles (VSS 40 886, art. 20.2). Les balises de guidage servent uniquement pour du guidage optique et pas de protection.

Art. 80, ch. 3 :

Concernant « des éléments tubulaires, des treillis en ciseaux. »

Remarque : selon l'art. 20.2 de la VSS 80 886 Chantiers, il n'est pas stipulé qu'une barrière est un élément tubulaire ou treillis en ciseaux. Les barrières au sens des normes sont des dispositifs de lattes rouges et blanches.

Art. 80, ch. 4 :

Concernant le panneau d'avertissement mobile 7.03 OSR. Sur l'exemple dans l'annexe est ajouté un signal 2.34 (contournement par la droite).

Remarque : nous ne sommes pas d'accord de rajouter les signaux 2.34 ou 2.35 sur l'exemple. Le 7.03 doit servir uniquement pour rabattre du trafic sur une seule voie dans le même sens de circulation (pas de sens inverse).

Art. 80, ch. 5 :

En conformité avec la norme VSS 80 886 art 15, il est nécessaire d'intégrer la mise en place de feux de signalisation conventionnel (rouge-jaune-vert) ou de signalisation de chantier (rouge-jaune clignotant). Hors localités, s'il y a une installation de feux de circulation, on mettra en place une signalisation avancée au moyen du signal OSR 1.27 "Signaux lumineux" et du signal OSR 1.14 "chantier".

Annexe VII, al. 1, dispositif de balisage (7.01):

La hauteur mentionnée des balises de guidage en petit format est de 40 à 50 cm.

Remarque : selon la norme VSS 40 886, art. 20.5, le petit format des balises de guidage est de 35 à 50 cm. Cela ne correspond donc pas à la révision.

Annexe VII, al. 2, dispositif de balisage (7.02):

La hauteur mentionnée du cône de balisage est de 75 cm.

Remarques : selon figure 2a de la norme VSS 40 886, la hauteur minimum d'un cône de balisage est de 50 cm. Cela ne correspond donc pas à la révision.

Une répartition graphique plus claire serait souhaitable pour le panneau d'avertissement mobile 7.03, qui apparaît actuellement comme surchargé.

UR

Selon l'annexe 1 VII la hauteur des balises est de 100 cm à 50 cm alors que pour les cônes uniquement 75 cm. Il serait judicieux que les limites de hauteurs de cônes soient les mêmes que celles des balises ; de 100 cm à 50 cm.

VD

Aucune indication ne figure concernant les palettes à faces alternantes. Nous proposons de créer une nouvelle rubrique comme proposé ci-dessous

Al. 4 :

Les panneaux d'avertissement mobiles sont principalement fixés sur des véhicules d'intervention ou des remorques. Tel que c'est le cas actuellement, le permis de circulation

du véhicule doit être complété avec l'annexe 170 : Affichage variable / inscription éclairée autorisés.

Par ailleurs, tel que prescrit pour les flèches de rabattement jaunes en version lumineuse (art. 82, al. 5^{bis}, OSR / art. 82, al. 8, P-OSR), il devrait être expressément prévu dans l'OSR que les dispositifs de balisage temporaire de l'art. 80, al. 4, P-OSR peuvent être utilisés sur des véhicules en mouvement ou à l'arrêt sur la chaussée.

Mobilité piétonne Suisse demande que l'al. 6 soit modifié comme suit :

Mobilité piétonne

6 Les chantiers sur la chaussée, **le trottoir ou les voies piétonnes** doivent être mis en place de manière à garantir aussi bien la sécurité routière que la sécurité du personnel travaillant sur le chantier ou des **personnes passant à proximité**. Si les conditions de luminosité l'exigent, les chantiers doivent être suffisamment éclairés. Il convient à cet effet de tenir compte des règles reconnues de la technique.

Justification 1 : les accidents impliquant uniquement des piétons ne sont certes pas considérés comme des accidents de la circulation, mais peuvent néanmoins survenir en cas d'installation inadéquate du chantier. Exemple : un panneau de signalisation temporaire mal positionné peut dépasser dans le gabarit du trottoir et provoquer un choc à la tête. Il est donc essentiel de mentionner séparément les personnes passant à proximité du chantier, car leur sécurité ne relève pas systématiquement du domaine de la sécurité routière.

Justification 2 : les exigences en matière d'installations de chantier doivent impérativement couvrir tous les cas de figure, y compris lorsque seule une zone piétonne (trottoir ou voie piétonne) est concernée, sans empiétement sur la chaussée.

La SUVA est d'avis que l'art. 80, al. 2, devrait préciser qu'une barrière de chantier avec « balises de délimitation » et « cônes » n'est autorisée que pour les chantiers de courte durée. Pour les chantiers d'une durée de plus de trois jours, une protection physique entre le trafic et le chantier doit être mise en place (selon la vitesse et le danger, clôture à lattes ou bouteroues).

SUVA

Concernant l'art. 80, al. 6, la norme VSS 40 886 actuelle doit être adaptée en conséquence. En particulier, la vitesse autorisée sur les routes principales et secondaires doit être réévaluée, ou les mesures de protection doivent être ajustées en fonction de la vitesse de trafic.

Les illustrations 7 devraient également inclure les dispositifs de fermeture de chantier tels que clôture à deux lattes, bouteroues et bouteroues avec filet. La norme VSS 40 886 ne répond plus aux exigences en matière de sécurité sur les chantiers routiers.

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

ACS, GT Vélo du PS, AGW, UFT, Graf, GRW, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, SuisseMobile, usam, FST, Suisse Rando, TGW, Uster, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

Les formulations actuelles ne permettent pas d'évaluer clairement si ces dispositions auront un impact positif ou négatif sur la sécurité routière. Étant donné l'importance capitale que nous accordons à cet aspect, il est essentiel que le niveau de sécurité soit garanti au moins dans la même mesure que celui assuré par la réglementation en vigueur jusqu'à présent.

ACS

3.1.23 Dispositifs de balisage permanents (question 23)

Acceptez-vous les modifications proposées à l'art. 82 OSR concernant les dispositifs de balisage permanents, ainsi que les dimensions des signaux figurant à l'annexe 1 et les nouvelles illustrations 7.05 à 7.09 ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre Total	Part (en %)	
					D'accord	Pas d'accord
1. Cantons	25	1	0	26	96 %	4 %
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	14	0	4	18	100 %	0 %
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %
6. Avis supplémentaires	2	0	13	15	100 %	0 %
Total	48	1	24	73	98 %	2 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, Cycla, FSU, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, Pro Velo, UVS, routesuisse, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, ATE, Velosuisse, VFAS, VSS

Dans ce contexte, il est fait référence à l'al. 6, où le terme « séparateur de trafic » est précisé. Celui-ci est défini dans la norme VSS 40822 (voir fig. 18) et décrit plus en détail par la suite. Or, dans ce cas précis, aucune borne d'îlot n'est présente. Il conviendrait donc de remplacer le terme « séparateur de trafic » par « îlots, par exemple destinés à canaliser le trafic » dans l'al. 6.

NW, BPA, L-drive

Mais :

ZG

Proposition concernant l'art. 82, al. 1 OSR : La disposition devrait être modifiée comme suit :

¹ Les dispositifs de balisage font ressortir clairement le tracé de la route et/ou signalent les obstacles permanents (...). »

Justification : les différentes fonctions des dispositifs de balisage sont clairement précisées dans la norme VSS de référence et décrivent des domaines d'application distincts. La formulation du but ne doit donc pas être « cumulative », mais « alternative ».

Proposition concernant l'art. 82, al. 6, OSR : pour les dispositifs de balisage permanents de type « îlot central », il convient de renoncer aux bandes verticales.

Justification : les bandes horizontales offrent une meilleure visibilité que les bandes verticales.

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

JU

Nous ne soutenons pas l'idée de ne pas rendre obligatoire le balisage d'obstacle situés à moins de 1 m. En effet, de nuit, l'aspect réfléchissant du balisage garantit une sécurité optimale des usagers de la route.

JU

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

ACS, GT Vélo du PS, AGW, UFT, Mobilité piétonne, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, USA, FSA, SuisseMobile, usam, FST, Suisse Rando, TGW, Uster, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

Les formulations actuelles ne permettent pas d'évaluer clairement si ces dispositions auront un impact positif ou négatif sur la sécurité routière. Étant donné l'importance capitale que nous accordons à cet aspect, il est essentiel que le niveau de sécurité soit garanti au moins dans la même mesure que celui assuré par la réglementation en vigueur jusqu'à présent.

ACS

3.1.24 Dénomination et désignation bilingue des jonctions et des échangeurs sur les autoroutes et semi-autoroutes (question 24)

Acceptez-vous les modifications des art. 86 et 87 OSR concernant la dénomination des jonctions et des échangeurs sur les autoroutes et semi-autoroutes ainsi que la désignation bilingue des jonctions et des échangeurs (art. 86, al. 5, 8 et 9, et 87, al. 6, P-OSR) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre		Part (en %)	
				Total	D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	24	0	2	26	92 %	0 %	
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %	
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %	
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	11	0	7	18	100 %	0 %	
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	0	0	15	15	0 %	0 %	
Total	42	0	31	73	100 %	0 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, FSU, CCPCS, CDSVS, L-drive, UVS, routesuisse, SUVA, SVSP, TCS, VFAS, VSS

Il faut garantir que cette double nomination des jonctions et des échangeurs et par extension, des villes et quartiers ne péjore pas la sécurité routière de part la surattention nécessaire des conducteurs afin de déchiffrer lesdits panneaux. JU

Entscheidend ist, dass die Lesbarkeit sichergestellt wird. GR

Envisager de faire explicitement référence à la nouvelle ordonnance sur la signalisation routière à l'art. 86, al. 8 TI

Mais afin de préserver la clarté des indications et limiter la distraction au volant, il nous paraît nécessaire de définir en outre des règles de ponctuation dans l'ordonnance. TCS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, SH, GT Vélo du PS, AGW, Cycla, UFT, Mobilité piétonne, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, Entrepreneurs Suisse, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, Pro Velo, USA, FSA, SuisseMobile, usam, FST, ASETA, Suisse Rando, TGW, Uster, ATE, Velosuisse, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

3.1.25 Signalisation des aires de ravitaillement et de repos (question 25)

Acceptez-vous le nouvel art. 89 P-OSR concernant la signalisation des aires de ravitaillement et de repos ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	25	0	1	26	96 %	0 %	
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	(1)	0	(1)	1	100 %	0 %	
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %	
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	11	0	7	18	100 %	0 %	
5.3 Autres associations nationales	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	1	0	14	15	100 %	0 %	
Total	45	0	28	73	100 %	0 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, FSU, IG Campingland, CCPCS, CDSVS, L-drive, UVS, routesuisse, SUVA, SVSP, TCS, VFAS, VSS, Au pays du camping-car

Il devrait être possible de restreindre ou de limiter le stationnement sur les aires de ravitaillement ou de repos. Il n'est donc pas judicieux de faire référence uniquement au signal « Parcage autorisé » (OSR 4.17). Il devrait également être possible d'utiliser le signal « Parcage avec disque de stationnement » (OSR 4.18), par exemple.

VD

Dans l'optique d'une information plus simple et claire, le TCS suggère de ne mentionner que la distance jusqu'à la prochaine aire de ravitaillement, et non deux ou plus. Afin d'éviter toute confusion relative à la direction dans laquelle se trouve une aire de ravitaillement, l'annonce de l'aire devrait se faire autant que possible après le passage d'un échangeur autoroutier ou semi-autoroutier. On pourrait ainsi renoncer à la mention des numéros d'autoroutes sur lesquelles se trouvent les aires de ravitaillement successives, des indications qui peuvent générer de la confusion.

TCS

Al. 2 : Pourquoi le symbole « Station de recharge » continue-t-il d'être utilisé dans les aires de ravitaillement, alors que le nouveau signal « Poste d'essence proposant du carburant de remplacement » (4.84.1) peut ou voire devrait être employé ? Dans le rapport explicatif, le symbole 5.42 n'est d'ailleurs mentionné qu'en lien avec les aires de repos.

VSS

Il serait urgent de permettre également la signalisation des aires de vidange pour les autocars et les camping-cars/caravanes.



IG Campingland,
Au pays du camping-car

Une prochaine révision de l'OSR devrait intégrer un nouveau pictogramme à cet effet, à l'instar de ce qui se fait déjà dans d'autres pays européens. Il arrive de trouver de tels panneaux sur certaines aires de repos suisses, mais ils ne sont même pas uniformes au sein d'un même canton.

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

[JU](#), GT Vélo du PS, AGW, Cycla, UFT, Mobilité piétonne, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, Entrepreneurs Suisse, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, Pro Velo, USA, FSA, SuisseMobile, usam, UVS, FST, ASETA, Suisse Rando, TGW, Uster, ATE, Velosuisse, UTP, WBUR

3.1.26 Signal « Bulletin routier radiophonique » (question 26)

Acceptez-vous le nouveau domaine d'application du signal « Bulletin routier radiophonique » (art. 89a, al. 2, P-OSR) et la nouvelle illustration 4.90 ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	24	1	1	26	96 %	4 %	
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	(1)	0	(1)	1	100 %	0 %	
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %	
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	11	1	6	18	92 %	8 %	
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	0	0	15	15	0 %	0 %	
Total	42	2	29	73	95 %	5 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, FSU, CCPCS, CDSVS, L-drive, Pro Velo, UVS, routesuisse, SUVA, SVSP, TCS, Uster, VFAS, VSS

Les panneaux d'information concernant la régulation du trafic sur un large périmètre et l'état des routes ne devraient pas être limités aux autoroutes et aux semi-autoroutes, mais être autorisés sur l'ensemble du réseau routier, en particulier sur les réseaux de voies cyclables.

Pro Velo

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, UTP

Concernant l'al. 2 : comment le terme « tunnel de grande longueur » est-il défini ?

AG

Concernant l'al. 7 : ces panneaux d'information sont déjà en service sur des routes cantonales grâce à des systèmes de gestion du trafic. Ceux-ci sont mis en place pour optimiser les itinéraires et estimer les temps de parcours, et non pour des raisons de sécurité routière ou de protection de l'environnement. Cet article devrait donc permettre l'installation de tels panneaux sur toutes les routes, à des fins de régulation du trafic et d'information sur les durées de trajet.

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

SO, 2roues, GT Vélo du PS, AGW, Cycla, UFT, Mobilité piétonne, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, Entrepreneurs Suisse, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, USA, FSA, SuisseMobile, usam, UVS, FST, ASETA, Suisse Rando, TGW, Uster, ATE, Velosuisse, WBUR, Au pays du camping-car

3.1.27 Signalisation touristique sur les autoroutes et semi-autoroutes (question 27)

Acceptez-vous le nouvel art. 89b P-OSR concernant la signalisation touristique sur les autoroutes et semi-autoroutes ainsi que les nouvelles illustrations 4.74.1 et 4.74.2 ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	25	0	1	26	100 %	0 %	
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	(1)	0	(1)	1	100 %	0 %	
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %	
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	10 (1)	0	7 (1)	18	100 %	0 %	
5.3 Autres associations nationales	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	2 (1)	0	12 (1)	15	100 %	0 %	
Total	47	0	26	73	100 %	0 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, FSU, UFT, IG Campingland, CCPCS, CDSVS, L-drive, *Entrepreneurs Suisse*, UVS, routesuisse, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, VFAS, VSS, Au pays du camping-car

Voir aussi la réponse à la question 10.

AG, BE

Pour garantir la pérennité de l'art. 89b, al. 4, P-OSR, il serait nettement plus simple de ne pas mentionner explicitement le nom actuellement utilisé pour le « Grand Tour of Switzerland ». Si ce nom devait changer, par exemple pour des raisons de marketing, une révision du texte serait à nouveau nécessaire. C'est pourquoi l'UPSA propose une formulation plus pragmatique : « Pour signaler des itinéraires touristiques, un pictogramme rouge avec une inscription appropriée dans un champ rectangulaire de couleur blanche, ainsi qu'une flèche de déviation blanche sur fond brun, peut être utilisé sur les panneaux annonçant une région touristique ainsi qu'aux sorties dépourvues de tels panneaux. »

UPSA

L'information doit rester brève, claire et informative.

TCS

Toutefois, la mise en œuvre détaillée devrait rester du ressort des normes.

VSS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

JU, 2roues, GT Vélo du PS, AGW, Cycla, Mobilité piétonne, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, *Entrepreneurs Suisse*, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, Pro Velo, USA, FSA, SuisseMobile, usam, UVS, FST, ASETA, Suisse Rando, TGW, Uster, ATE, Velosuisse, UTP, WBUR

3.1.28 Utilisation des marques applicables aux routes principales et aux routes secondaires aux abords des installations annexes et sur les aires de repos (question 28)

Acceptez-vous que le principe selon lequel les marques applicables aux routes principales et aux routes secondaires doivent être utilisées aux abords des installations annexes et sur les aires de repos soit intégré dans l'OSR (art. 90, al. 5, P-OSR) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre		Part (en %)
				Total	D'accord	
1. Cantons	26	0	0	26	100 %	0 %
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	11	0	7	18	100 %	0 %
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %
6. Avis supplémentaires	0	0	15	15	0 %	0 %
Total	44	0	29	73	100 %	0 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, FSU, CCPCS, CDSVS, L-drive, UVS, routesuisse, SUVA, SVSP, TCS, VFAS, VSS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

Cycla, GT Vélo du PS, AGW, UFT, Graf, GRW, Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, IG Campingland, Entrepreneurs Suisse, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, Pro Velo, USA, FSA, SuisseMobile, usam, FST, ASETA, Suisse Rando, TGW, Uster, ATE, Velosuisse, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

3.1.29 Marque « Voie de détresse » (question 29)

Acceptez-vous que la marque « Voie de détresse » soit reprise dans l'OSR (art. 90, al. 6, P-OSR ; dimensions précisées à l'annexe 1 ; nouvelle illustration 6.35) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	26	0	0	26	100 %	0 %	
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	(1)	0	(1)	1	100 %	0 %	
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %	
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	11	0	6	17	100 %	0 %	
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	1	0	14	15	100 %	0 %	
Total	45	0	27	72	100 %	0 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, FSU, CCPGS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, UVS, routesuisse, SUVA, SVSP, TCS, VFAS, VSS

Parler de « défaillance technique du véhicule » et pas seulement du système de freinage (trop restrictif)

VD

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

GT Vélo du PS, AGW, Cycla, UFT, Mobilité piétonne, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, Pro Velo, USA, FSA, SuisseMobile, usam, UVS, FST, Suisse Rando, TGW, Uster, ATE, Velosuisse, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

3.1.30 Abrogation de l'art. 101, al. 1, OSR (question 30)

Acceptez-vous que l'art. 101, al. 1, OSR soit abrogé ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	20	5	1	26	80 %	20 %	
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	(1)	0	(1)	1	100 %	0 %	
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %	
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	6	0	0	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	12	4	2	18	75 %	25 %	
5.3 Autres associations nationales	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.4 Assurances	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.5 Autres	1	0	0	1	100 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	10	1	4	15	91 %	9 %	
Total	52	10	11	73	84 %	16 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, CCCS, AGW, ASTAG, Cycla, GRW, FSU, Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, CCPGS, CDSVS, Entrepreneurs Suisse, LUW, NWW, OWW, Pro Velo, USA, FSA, SuisseMobile, UVS, FST, ASETA, SVSP, Suisse Rando, TCS, TGW, ATE, Velosuisse, VFAS, VSS, WBUR

Certaines dispositions centrales de la norme SN 640 829a, telles que le ch. 7 (Définitions), ne sont pas reprises dans le projet actuel de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR). Afin de garantir pleinement la sécurité juridique, il convient de veiller à ce que la norme SN 640 829a ne soit pas abrogée par la VSS et qu'elle soit adaptée dans un délai approprié aux nouvelles dispositions. À titre transitoire, l'adoption d'une directive fondée sur l'art. 115, ch. 1, OSR pourrait également être envisagée.

AGW, GRW, LUW, NWW, OWW, SuisseMobile, FST, Suisse Rando, TGW, WBUR

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AI, AR, NW, SG, SH, UPSA, BPA, UFT, L-drive, routesuisse

L'abrogation de cet article pourrait entraîner l'installation injustifiée de signaux et marquages souhaités. Il conviendrait de maintenir cet article ou, le cas échéant, d'intégrer son contenu dans l'art. 1, al. 1, de l'OSR.

AI, AR, SG

Cet alinéa ne devrait en aucun cas être abrogé. En l'absence de l'al. 1 à l'art. 101, il existe un risque que de nombreuses créations individuelles soient introduites. Bien qu'un renvoi correspondant figure déjà à l'art. 5, al. 3, LCR, nous recommandons de maintenir cet alinéa, car il se réfère plus directement à l'OSR. En revanche, la mention de l'art. 115 OSR peut être supprimée.

NW, BPA, L-drive

Il convient d'éviter que des « créations individuelles » de signaux et de marques apparaissent dans l'espace routier.

SH

Afin de garantir la sécurité juridique et de favoriser l'uniformité, seuls les signaux et marques prévus dans l'OSR devraient être autorisés. À notre avis, l'art. 5, al. 3, LCR ne couvre pas cette exigence de manière équivalente.

UPSA, routesuisse

Certaines dispositions centrales de la norme SN 640 829a, telles que le ch. 7 (Définitions), ne sont pas reprises dans le projet actuel de l'ordonnance sur la signalisation routière

UFT

(OSR). Afin de garantir pleinement la sécurité juridique, il convient de veiller à ce que la norme SN 640 829a ne soit pas abrogée par la VSS et qu'elle soit adaptée dans un délai approprié aux nouvelles dispositions. À titre transitoire, l'adoption d'une directive fondée sur l'art. 115, ch. 1, OSR pourrait également être envisagée.

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

VD, ACS, GT Vélo du PS, Graf, IG Campingland, BNA & FNG, usam, UVS, SUVA, Uster, UTP, Au pays du camping-car

3.1.31 Aménagement des signaux (question 31)

Acceptez-vous les modifications de l'art. 102 OSR concernant l'aménagement des signaux (format intermédiaire sur les autoroutes, rétroréflexion, police de caractères « ASTRA Frutiger ») (art. 102, al. 2, 4 et 5, P-OSR) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre		Part (en %)
				Total	D'accord	
1. Cantons	24	0	2	26	100 %	0 %
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
2. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	0	1	100 %	0 %
3. qui œuvrent au niveau national						
Associations faîtières de l'économie	0	0	1	1	0 %	0 %
4. qui œuvrent au niveau national						
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	6	0	0	6	100 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	16	1	1	18	94 %	6 %
5.3 Autres associations nationales	0	1	1	2	0 %	100 %
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %
5.5 Autres	0	1	0	1	0 %	100 %
6. Avis supplémentaires	9	6	3	18	60 %	40 %
Total	58	9	9	76	87 %	13 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, SP, 2roues, ACS, CCCS, GT Vélo du PS, UPSA, AGW, ASTAG, BPA, Cycla, FSU, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, LUW, NWW, OWW, Pro Vélo, SuisseMobile, UVS, routesuisse, FST, SUVA, ASETA, SVSP, Suisse Rando, TCS, TGW, ATE, Velosuisse, VFAS, VSS, WBUR

Le point clé est effectivement de garantir que la rétro réflexion des panneaux indicateurs de direction « Entreprise » et « Hotel » ainsi que la signalisation touristique soit moindre et ce afin de garantir l'efficacité des autres signaux.

FR

La tournure 'il y a lieu" laisse à penser qu'il est impératif d'adopter le grand format ou le format intermédiaire. Est-ce bien le cas ?

GE

Proposition de modification du projet :

GT Vélo du PS

- nouveau format de grande taille ou intermédiaire pour la signalisation des itinéraires cyclables (voir questions 3 et 8)
- la signalisation des itinéraires cyclables doit être rétro-réfléchissante

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

GT Vélo des VERT·ES, Brunner, UFT, Grossenbacher, GRW, Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, USA, FSA

La police de caractères « ASTRA Frutiger » est appliquée aux inscriptions sur les signaux. Sont exclus les indicateurs de direction **de randonnée et de VTT**, les chiffres, les indicateurs de direction « Entreprise » et « Hôtel » et la signalisation touristique.

GRW

... ainsi que les signaux relevant de la signalisation touristique **et les plaques de confirmation destinées aux chemins de randonnée hivernale et aux itinéraires de raquettes à neige ...**

UFT

Justification : Pour des raisons de sécurité et afin d'améliorer la canalisation du trafic, il convient d'autoriser les marques intermédiaires réfléchissantes pour les offres hivernales.

Les piétons ne disposant pas d'un véhicule équipé d'un système d'éclairage, il peut être judicieux de prévoir un éclairage pour les indicateurs de direction centraux. Il serait disproportionné d'exiger un éclairage pour l'ensemble des indicateurs de direction destinés à la mobilité piétonne, mais il serait tout aussi disproportionné de l'interdire.

Mobilité piétonne,
Architecture sans
obstacles, USA, FSA

- Indicateurs de direction pour les cycles plus grands ; donc dans des formats plus grands (en particulier dans les zones où la vitesse est élevée ou la visibilité réduite).
- Signalisation pour les vélos dans un format plus grand ou intermédiaire
- La signalisation pour les vélos doit aussi être visible dans des conditions de faible luminosité (brouillard, nuit) → réfléchissante

GT Vélo des
VERT·ES, Brunner,
Grossenbacher

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

[OW](#), [VD](#), Graf, IG Campingland, BNA & FNG, usam, Uster, UTP, Au pays du camping-car

3.1.32 Signaux sur les véhicules (question 32)

Acceptez-vous la modification de l'art. 103, al. 5, OSR concernant les signaux sur les véhicules ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	25	1	0	26	96 %	4 %	
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
2. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	(1)	0	(1)	1	100 %	0 %	
3. qui œuvrent au niveau national							
Associations faîtières de l'économie	1	0	0	1	100 %	0 %	
4. qui œuvrent au niveau national							
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et de la mobilité	16	0	2	18	100 %	0 %	
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	2	0	13	15	100 %	0 %	
Total	51	1	21	73	98 %	2 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, Cycla, FSU, Mobilité piétonne, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, Pro Velo, usam, UVS, routesuisse, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, ATE, Velosuisse, VFAS, VSS

Nous sommes d'avis que l'article doit être modifié, dans la partie relative aux véhicules d'entretien, pour permettre l'affichage d'autres types de signaux, comme les limitations de vitesse sur le parcours ou la disposition des voies.

TI

Il convient de relever que, comme actuellement dans un tel cas, le permis de circulation est complété avec l'annexe 119 : Affichage variable (inscription éclairée) autorisé lors de convois exceptionnels ou d'escorte de la police en référence aux ch. 5 et 6 de l'autorisation spéciale ou selon les dispositions de l'OFROU.

VD

En complément des possibilités de signalisation proposées, il conviendrait d'autoriser l'utilisation de bandes lumineuses défilantes avec indicateurs de direction orange sur les panneaux à affichage variable ou sur des rampes de feux simples installées sur les véhicules.

ZH, CDSVS, UVS, SVSP



Au vu des connaissances acquises dans la pratique, il s'avère toutefois nécessaire d'élargir les possibilités de signalisation sur les panneaux à affichage variable et notamment l'utilisation de signaux de prescription, qui se révèlent utiles pour l'accomplissement des tâches et l'amélioration de la sécurité routière. La proposition visant à autoriser le recours aux interdictions de dépasser (« Interdiction de dépasser », « Interdiction aux camions de dépasser ») et aux signaux de contournement des obstacles (« Obstacle à contourner par la droite », « Obstacle à contourner par la gauche ») doit être expressément approuvée.

CDSVS, UVS, SCPVS

Il est judicieux que les interdictions de dépasser ou les indications de contournement d'obstacle puissent à l'avenir également être affichées sur les panneaux à messages variables de véhicules convoyeurs ou de véhicules d'entretien. Cela contribuerait à renforcer la sécurité routière.

BPA, L-drive

Cette mesure est importante et pertinente, car la sécurité routière peut être renforcée lorsque les transports peuvent s'effectuer sans entrave.

usam, VFAS

Oui, toutefois certaines règles devraient aussi être définies dans ce cas. La pratique montre que, lors de l'achat de produits étrangers, les prescriptions relatives aux pictogrammes, aux polices de caractères, etc. ne sont pas appliquées de manière uniforme.

VSS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

BE

Les panneaux à message variable installés sur les véhicules convoyeurs ou les véhicules d'entretien devraient pouvoir afficher l'ensemble des signaux figurant à l'annexe 2 OSR. Une restriction n'est pas pertinente dans la pratique. Si la modification proposée devait néanmoins être retenue dans le cadre de la consultation, il faudrait au minimum autoriser l'affichage des signaux suivants : 2.30 (Vitesse maximale), 2.53 (Fin de la vitesse maximale), 2.55 (Fin de l'interdiction de dépasser) et 2.56 (Fin de l'interdiction aux camions de dépasser). La pratique montre qu'il existe un besoin pour un nouveau signal « Fin de chantier », qui permettrait de lever toutes les restrictions liées aux travaux.

BE

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

GT Vélo du PS, AGW, UFT, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, USA, FSA, SuisseMobile, UVS, FST, Suisse Rando, TGW, Uster, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

3.1.33 Autres exigences relatives à la signalisation (question 33)

Acceptez-vous le nouvel art. 103a P-OSR concernant les autres exigences relatives à la signalisation et le renvoi aux règles reconnues de la technique ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre	Part (en %)
					D'accord	
1. Cantons	25	1	0	26	96 %	4 %
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
2. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	0	1	100 %	0 %
3. qui œuvrent au niveau national						
Associations faîtières de l'économie	1	0	0	1	100 %	0 %
4. qui œuvrent au niveau national						
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	6	0	0	6	100 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et de la mobilité	16	1	1	18	94 %	6 %
5.3 Autres associations nationales	1	0	1	2	100 %	0 %
5.4 Assurances	0	1	1	2	0 %	100 %
5.5 Autres	1	0	0	1	100 %	0 %
6. Avis supplémentaires	11	0	4	15	100 %	0 %
Total	63	3	7	73	95 %	5 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, ACS, CCCS, AGW, ASTAG, BPA, Cycla, UFT, FSU, Mobilité piétonne, GRW, Architecture sans obstacles, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, LUW, NWW, OWW, Pro Velo, USA, FSA, SuisseMobile, usam, UVS, routesuisse, FST, ASETA, SVSP, Suisse Rando, TCS, TGW, ATE, Velosuisse, VFAS, VSS, WBUR

Rajouter « Chantiers » après réclames routières

VD

Mobilité piétonne Suisse accepte cette exigence. Toutefois, dans la pratique, nous constatons régulièrement que des signaux temporaires sont placés sur les aires piétonnes, en particulier sur les trottoirs, et ce même lorsque cela entraîne fortement la circulation et entraîne une réduction inadmissible de leur largeur au-delà des normes en vigueur.

Mobilité piétonne

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

UR, UPSA, SUVA

En principe, nous soutenons pleinement les dispositions des al. 1 et 2 de l'art. 103a P-OSR. En revanche, nous émettons des réserves concernant les prescriptions de l'al. 3. Une adaptation serait souhaitable, dans le sens suivant : l'utilisation de nouveaux produits de construction ne devrait être autorisée qu'après vérification de leur conformité avec les dispositions légales.

UR

Du point de vue de la sécurité juridique, cette disposition est à rejeter (voir question 1).

UPSA

L'art. 103a devrait être complété afin d'y inclure les exigences en matière de sécurité sur les chantiers, et donc, pour les chantiers routiers, l'obligation de respecter les directives de la Suva.

SUVA

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

GT Vélo du PS, Graf, IG Campingland, BNA & FNG, Uster, UTP, Au pays du camping-car

3.1.34 Panneaux à affichage variable (question 34)

Acceptez-vous le nouvel art. 104, al. 1, P-OSR concernant les panneaux à affichage variable ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	23	2	1	26	92 %	8 %	
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	(1)	0	(1)	1	100 %	0 %	
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %	
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	16	0	2	18	100 %	0 %	
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	2	0	13	15	100 %	0 %	
Total	48	2	23	73	96 %	4 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, Cycla, FSU, Mobilité piétonne, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, Pro Velo, UVS, routesuisse, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, ATE, Velosuisse, VFAS, VSS

Dans le cadre des ACE, il est néanmoins important que l'usage des nouveaux moyens de signalisation sur les panneaux à affichage variable soit effectué par du personnel formé aux conséquences de leur utilisation (devoir découlant).

FR

Dans le canton de Thurgovie, les autorisations spéciales pour les transports exceptionnels sont délivrées par le service des automobiles. Même lorsqu'un accompagnement par la police est requis, le convoyeur de transport privé doit présenter une autorisation obtenue après une formation auprès de la police cantonale de Zurich, et reconnue dans le canton de Thurgovie. En règle générale, la police cantonale de Thurgovie n'est pas impliquée dans ces transports. Le terme « autorité de police » devrait donc être remplacé par « autorité ».

TG

Veuillez aussi comparer notre réponse à la question 32.

BPA, L-drive

Comme le souligne à juste titre le Conseil fédéral, la mise en place et l'enlèvement des signaux et marques relèvent en principe de la compétence de l'autorité. Le signal « Autres danger » (1.30) peut être activé de manière autonome par le personnel des véhicules convoyeurs, puisqu'il s'agit d'un signal d'indication sans obligation légale. Dans la mesure où il s'agit de signaux de prescription, le personnel des véhicules convoyeurs ne doit pas être habilité à les utiliser en vertu du droit fédéral.

CDSVS, UVS, SCPVS

Les accompagnateurs de convois exceptionnels (ACE) privés suivent une formation approfondie auprès des autorités cantonales et de spécialistes, sous la direction des polices cantonales de Fribourg et de Zurich, comprenant un examen théorique et pratique. Conformément à cette autorisation ou au permis ACE, il est judicieux que l'utilisation de signaux obligatoires soit également soumise à une autorisation délivrée par la police, à l'instar de la réglementation du trafic selon l'art. 67 OSR. Cela garantit que seuls des professionnels ACE formés et autorisés peuvent utiliser les PMV pour assurer ainsi la sécurité routière.

Il est donc tout à fait pertinent que la même règle s'applique que pour la réglementation du trafic, à savoir que le personnel des véhicules convoyeurs doive obtenir une autorisation de

la police cantonale pour l'utilisation de signaux sur les PMV. Cela permet également à la police d'intervenir en cas d'abus. L'autorisation proposée peut être facilement intégrée aux autorisations existantes, et la nouvelle réglementation peut être incorporée dans la formation actuelle. L'investissement initial est très limité.

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, VD

Dans le cas présent, il s'agit avant tout d'une autorisation technique concernant les signaux fixés sur les véhicules. Dans le canton d'Argovie, cette compétence relève du service des automobiles et non de la police cantonale – en règle générale, la signalisation est en outre ordonnée par la division des travaux publics du Département des travaux, des transports et de l'environnement. Il est probable que cette règle s'applique dans d'autres cantons. Il conviendrait donc que l'article de loi fasse référence qu'à l'autorité cantonale compétente.

AG

La pertinence de cet article n'est pas prouvée. De quelle manière ou pour quelle raison l'autorité de police pourrait-elle octroyer ce droit aux convoyeurs ? Il devrait être de la responsabilité des convoyeurs d'utiliser une telle signalisation, déjà autorisée en vertu de l'art. 103, al. 5, P-OSR.

VD

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

SO, GT Vélo du PS, AGW, UFT, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, USA, FSA, SuisseMobile, usam, UVS, FST, Suisse Rando, TGW, Uster, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

3.1.35 Complément « Dispositifs de balisage » (question 35)

Acceptez-vous que l'art. 105, al. 2, OSR soit complété par le terme « Dispositifs de balisage » ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	26	0	0	26	100 %	0 %	
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %	
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %	
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	16	0	2	18	100 %	0 %	
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	2	0	13	15	100 %	0 %	
Total	51	0	22	73	100 %	0 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, BPA, Cycla, FSU, Mobilité piétonne, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, Pro Velo, UVS, routesuisse, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, ATE, Velosuisse, VFAS, VSS

Nous recommandons de compléter la dernière phrase de l'art. 105 de la révision partielle de l'OSR : « Les signaux, marques et dispositifs de balisage placés sans autorisation sont enlevés aux frais de la personne responsable. »

SO

Ajouter le mot « déplacer », dans la phrase «, et fait remplacer ou déplacer ceux qui ne sont plus visibles ou qui sont endommagés »

VD

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

GT Vélo du PS, AGW, UFT, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, USA, FSA, SuisseMobile, usam, FST, Suisse Rando, TGW, Uster, UTP, WBUR, Au pays du camping-car

3.1.36 Déclaration de la force obligatoire des normes techniques (question 36)

Acceptez-vous la suppression de la disposition selon laquelle le DETEC peut édicter des normes techniques (art. 115, al. 1, P-OSR) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	25	1	0	26	96 %	4 %	
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
2. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	(1)	0	(1)	1	100 %	0 %	
3. qui œuvrent au niveau national							
Associations faîtières de l'économie	1	0	0	1	100 %	0 %	
4. qui œuvrent au niveau national							
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	6	0	0	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et de la mobilité	16	0	2	18	100 %	0 %	
5.3 Autres associations nationales	0	1	1	2	0 %	100 %	
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.5 Autres	0	1	0	1	0 %	100 %	
6. Avis supplémentaires	10	1	4	15	91 %	9 %	
Total	61	4	8	73	94 %	6 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, CCCS, UPSA, AGW, ASTAG, BPA, Cycla, FSU, UFT, Mobilité piétonne, GRW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, LUW, NWW, OWW, Pro Velo, SuisseMobile, usam, UVS, routesuisse, FST, SUVA, ASETA, SVSP, Suisse Rando, TCS, TGW, ATE, Velosuisse, VFAS, VSS, WBUR

Même si la nouvelle OSR ne contient plus de renvois rigides, il pourrait dans certains cas être intéressant de déclarer une nouvelle norme technique comme juridiquement contraignante pendant une phase transitoire. Cette souplesse disparaît avec la suppression de cet alinéa. L'élaboration d'une norme technique est en général plus rapide que la modification de textes de loi.

VSS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

VD, Architecture sans obstacles, USA, FSA

Il est essentiel que le DETEC conserve son statut d'autorité compétente pour conférer un caractère obligatoire à certaines normes. Cette possibilité est pertinente et nécessaire pour garantir des mesures de protection cruciales. Nous craignons que l'élimination de cette compétence n'affaiblisse significativement les mesures de protection en place.

VD

Même si l'intégration des dispositions normatives dans l'OSR est jugée pertinente, il n'est pas nécessaire de supprimer la possibilité de renvoyer à des normes techniques. Cela pourrait freiner les évolutions, car la mise à jour de l'ordonnance est moins flexible qu'un renvoi du DETEC à des normes techniques.

Architecture sans obstacles, USA, FSA

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

ACS, GT Vélo du PS, Graf, IG Campingland, BNA & FNG, Uster, UTP, Au pays du camping-car

3.1.37 Modifications de l'annexe 1 et de l'annexe 2 par le DETEC (question 37)

Acceptez-vous que le DETEC puisse à l'avenir modifier l'annexe 1 et l'annexe 2, ch. 5, OSR (art. 115, al. 1^{bis}, P-OSR) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre Total	Part (en %)	
					D'accord	Pas d'accord
1. Cantons	26	0	0	26	100 %	0 %
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
2. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	(1)	0	(1)	1	100 %	0 %
3. qui œuvrent au niveau national						
Associations faîtières de l'économie	0	0	1	1	0 %	0 %
4. qui œuvrent au niveau national						
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	6	0	0	6	100 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et de la mobilité	16	1	1	18	94 %	6 %
5.3 Autres associations nationales	1	0	1	2	100 %	0 %
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %
5.5 Autres	1	0	0	1	100 %	0 %
6. Avis supplémentaires	11	0	4	15	100 %	0 %
Total	64	1	8	73	98 %	2 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, ACS, CCCS, UPSA, AGW, ASTAG, BPA, Cycla, FSU, UFT, Mobilité piétonne, GRW, Architecture sans obstacles, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, LUW, NWW, OWW, Pro Velo, USA, FSA, SuisseMobile, UVS, routesuisse, FST, SUVA, ASETA, SVSP, Suisse Rando, TCS, TGW, ATE, Velosuisse, VFAS, WBUR

Nous sommes favorables à laisser une certaine agilité dans la mise à jour des annexes 1 et 2. Toutefois, la modification des valeurs dans ces 2 annexes peut conduire à de fortes implications pour l'Etat du Valais. Avant toute volonté de changement, il est important d'avertir les cantons et de présenter les éventuelles implications afférentes (phases de transition, impacts financier, ...)

VS

Il est important que les dispositions d'exécution puissent être adaptées aux changements de conditions-cadres dans la pratique.

Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, USA, FSA

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

VSS

Même si cela permet de gagner en rapidité, les modifications importantes devraient uniquement être effectuées en concertation avec les cantons et les associations spécialisées. Pour les normes techniques, une procédure de consultation est généralement menée afin d'assurer un large soutien. Cette approche a fait ses preuves. Nous demandons donc que les annexes 1 et 2, ch. 5 puissent à l'avenir être modifiées sous la conduite du DETEC, en collaboration avec les parties concernées.

VSS

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

GT Vélo du PS, Graf, IG Campingland, BNA & FNG, usam, UVS, Uster, UTP, Au pays du camping-car

3.1.38 Abrogation de l'art. 115a OSR (question 38)

Acceptez-vous que l'art. 115a OSR soit abrogé ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	26	0	0	26	100 %	0 %	
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. qui œuvrent au niveau national							
Associations faîtières de l'économie	0	0	1	1	0 %	0 %	
4. qui œuvrent au niveau national							
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	6	0	0	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et de la mobilité	15	2	1	18	88 %	12 %	
5.3 Autres associations nationales	0	1	1	2	0 %	100 %	
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.5 Autres	0	1	0	1	0 %	100 %	
6. Avis supplémentaires	10	1	4	15	91 %	9 %	
Total	60	5	8	73	92 %	8 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, ACS, CCCS, AGW, ASTAG, BPA, Cycla, FSU, UFT, Mobilité piétonne, GRW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, LUW, NWW, OWW, Pro Velo, SuisseMobile, UVS, routesuisse, FST, SUVA, ASETA, SVSP, Suisse Rando, TCS, TGW, ATE, Velosuisse, VFAS, WBUR

Nécessite toutefois le maintien des normes concernées et leur mise à jour.

FR

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

UPSA, Architecture sans obstacles, USA, FSA, FSA

Du point de vue de la sécurité juridique, un renvoi général à des normes techniques, combiné à la suppression de l'article mentionné, est à rejeter. Les normes techniques applicables doivent être régulièrement mises à jour. Il serait préférable d'accorder au DETEC, à l'art. 15, al. 1^{bis}, P-OSR, la possibilité d'apporter des modifications à l'art. 115a OSR.

UPSA

Le renvoi à la norme SN 640852 « Marquages tactilo-visuels » ne pourra être supprimé que lorsque l'utilisation des éléments de signalisation aura été clarifiée et réglementée de manière précise dans le texte de l'OSR. Voir propositions concernant l'art. 72a, al. 2.

Architecture sans obstacles, USA, FSA

La dissociation des normes entraîne également la disparition des règles habituelles relatives à la conception détaillée des signaux et marquages. Cela conduit à une prolifération incontrôlée des tailles de police, des espacements, etc., sur les signaux. Afin de garantir une conception uniforme à l'avenir, il est nécessaire de préciser que des directives et des normes doivent être appliquées pour la conception des signaux. Une telle mention pourrait par exemple être ajoutée à l'art. 103a, al. 2, P-OSR.

VSS

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

GT Vélo du PS, Graf, IG Campingland, BNA & FNG, usam, Uster, UTP, Au pays du camping-car

3.1.39 Disposition transitoire (question 39)

Acceptez-vous la nouvelle disposition transitoire (art. 117e P-OSR) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	25	0	1	26	100 %	0 %	
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	0	0	1	100 %	0 %	
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %	
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	15	1	2	18	94 %	6 %	
5.3 Autres associations nationales	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %	
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	3	0	12	15	100 %	0 %	
Total	51	1	21	73	98 %	2 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, ACS, CCCS, ASTAG, BPA, Cycla, FSU, Mobilité piétonne, IG Campingland, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, Pro Velo, UVS, routesuisse, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, ATE, Velosuisse, VSS, VFAS, Au pays du camping-car

D'accord, mais il serait judicieux de fixer une échéance à fin 2035.

LU

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

UPSA

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

VD, GT Vélo du PS, AGW, UFT, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, BNA & FNG, LUW, NWW, OWW, USA, FSA, SuisseMobile, usam, FST, Suisse Rando, TGW, Uster, UTP, WBUR

3.1.40 Modifications de l'annexe 1 (question 40)

Acceptez-vous les modifications de l'annexe 1 ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre Total	Part (en %)	
					D'accord	Pas d'accord
1. Cantons	21 (1)	3 (1)	1	26	88 %	12 %
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	0	1	100 %	0 %
3. qui œuvrent au niveau national						
Associations faîtières de l'économie	0	0	1	1	0 %	0 %
4. qui œuvrent au niveau national						
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	4	2	0	6	67 %	33 %
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	15	2	1	18	88 %	12 %
5.3 Autres associations nationales	0	1	1	2	0 %	100 %
5.4 Assurances	0	1	1	2	0 %	100 %
5.5 Autres	0	1	0	1	0 %	100 %
6. Avis supplémentaires	1	14	3	18	7 %	93 %
Total	44	24	8	76	65 %	35 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, VD, ZG, PS, 2roues, ACS, CCCS, ASTAG, BPA, Cycla, FSU, Mobilité piétonne, CCPCS, CDSVS, L-drive, Pro Velo, UVS, routesuisse, ASETA, SVSP, TCS, ATE, Velosuisse, VFAS, VSS

Oui, sous réserve de nos remarques relatives à la signalisation touristique – voir réponses aux questions 10 et 27.

AG

Sous réserve de la prise en considération des remarques aux points 18 et 19.

NE

Mais : Il semble légitime, dans un premier temps, de s'interroger sur la nécessité d'une telle introduction. À titre d'exemple, le marquage des passages pour piétons devrait en règle générale mesurer 4 m de long. La visibilité du marquage doit être garanti pour des raisons de sécurité. Bien que des passages pour piétons de 3 m soient en principe autorisés, leur visibilité étant réduite, ils ne sont pas recommandés et ne devraient être admis qu'à titre exceptionnel. C'est pourquoi la valeur « 4 m » apparaît en gras dans la norme SN 640 850a. Cette mise en évidence typographique, appliquée à tous les marquages, disparaît avec l'intégration des marquages dans l'OSR, ce qui n'est pas acceptable. Il serait souhaitable que l'OSR précise que les valeurs en gras doivent en principe être appliquées. Sans cette indication, l'intégration des marquages, combinée à la perte d'information, risque d'entraîner une baisse de qualité et de sécurité.

NW, BPA, L-drive

Une largeur minimale de 3 m est insuffisante pour les longues traversées ou lorsque le bord de la chaussée n'est pas perpendiculaire au passage pour piétons. Une personne malvoyante, même si elle s'engage au milieu du passage pour piétons, risque de ne pas pouvoir rester dans la zone du passage et atteindre une île de protection. La norme SN 640 075 prévoit en outre la possibilité d'installer une rampe ponctuelle d'une largeur de 1 m pour les personnes en fauteuil roulant ou avec un déambulateur. Cette rampe est signalée par des picots, de sorte qu'une personne malvoyante puisse trouver le passage pour piétons. Cela réduit à 2 m la largeur utilisable par les personnes malvoyantes, ce qui aggrave le problème du manque de tolérance face aux écarts de trajectoire en ligne directe.

Mobilité piétonne

Une limitation à 4 m de largeur maximale ne répond pas non plus aux besoins des piétons, en particulier des personnes en situation de handicap. En cas de forte demande de traversée – par exemple devant les gares, etc. – il doit être possible de réaliser des

passages pour piétons plus larges (comme cela se fait déjà dans la pratique), afin de gérer les flux piétons sans bloquer inutilement le trafic motorisé.

Toutes les marques pour les bus dans les transports publics (par ex. les lignes d'arrêt ou d'attente) devraient aussi pouvoir être marquées en jaune. Il en va de même pour l'ensemble des marquages pour les cycles, y compris la ligne de guidage après la ligne d'attente (6.16.1) ou la ligne longitudinale continue (6.12), qui devraient pouvoir être tracées en jaune.

CDSVS, UVS,
SCPVS

Annexe 1 : VI. Marques, B. Marques transversales 3. Il ne devrait pas y avoir de prescriptions fixes concernant l'écartement entre les bandes des passages pour piétons ni leur distance par rapport au bord de la chaussée. Ces distances doivent pouvoir être adaptées au cas par cas en fonction de la largeur de la voie, afin d'obtenir un résultat visuel optimal.

Les signaux situés sur les pistes cyclables et destinés exclusivement aux cyclistes peuvent être de dimensions réduites par rapport à ceux utilisés sur d'autres infrastructures routières. Nous recommandons donc que des dimensions plus petites soient prévues dans l'annexe 1.

Pro Velo

- Place de stationnement : Nous recommandons de réduire la largeur des lignes de stationnement de 0,12 m à 0,10 m.
- Ligne de bordure : Par analogie avec les lignes étroites pour les places de stationnement, nous proposons d'autoriser des lignes de bordure – en particulier les lignes de rabattement – d'une largeur de 0,10 m en localité. Cela permettrait de réduire visuellement les éléments de modération du trafic et les portails de zone, tout en tenant compte des spécificités locales.

UVS

Sous réserve de nos remarques concernant les marques (voir question 15).

VSS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

BE, GE, NE, ZH, GT Vélo des VERT·ES, GT Vélo du PS, UPSA, AGW, Brunner, UFT, Grossenbacher GRW, Architecture sans obstacles, Entrepreneurs Suisse, LUW, NWW, OWW, USA, FSA, SuisseMobile, FST, SUVA, Suisse Rando, TGW, WBUR

BE

Juste après l'intitulé du chapitre « VII. Dispositifs de balisage », il conviendrait d'introduire un titre de tableau indiquant « Grand format, format intermédiaire, format normal et petit format » afin de rendre compréhensible le tableau à quatre colonnes qui suit.

Ch. VI.A.5 Ligne d'avertissement : avec une alternance de 4/2 m sur les autres routes et voies, les longueurs minimales en localité et hors localité devraient correspondre à des multiples de 4 m + 2 m (= 6 m). Il est donc proposé d'augmenter ces longueurs minimales à 30 m en localité et 60 m hors localité.

Ch. VI.A.8 Ligne longitudinale au niveau des lignes d'arrêt et d'attente : selon la norme VSS 40 862, la ligne longitudinale continue ne devrait pas dépasser 15 m sur les autres routes et voies. Les lignes discontinues doivent s'arrêter après 5 m si aucune ligne médiane ne suit (répartition à partir de la ligne d'attente/de guidage : 3 m de ligne, 1 m d'intervalle, 1 m de ligne), ou se prolonger après 1 m d'intervalle par une ligne de sécurité.

Ch. VI.B.3 Passage pour piétons : la distance par rapport au bord de la chaussée ne doit pas être fixée à 0,50 m de manière constante, car cela empêche le centrage des bandes sur la voie ou sur la chaussée. Il serait préférable d'indiquer une distance maximale de 0,50 m.

Ch. VI.C.1 Surfaces interdites au trafic : pour les grandes surfaces interdites au trafic, il devrait être possible de réduire la proportion de surface blanche marquée.

Ch. VI.D.1 Place de stationnement : nous estimons que la largeur de ligne de 0,10 m mentionnée dans la norme VSS 640 850a est suffisante. La largeur de ligne devrait donc être de 0,10 ou 0,15 m.

Ch. VI.D.3 Case interdite au parage : nous estimons que la largeur de ligne de 0,10 m mentionnée dans la norme VSS 640 850a est suffisante. La largeur de ligne devrait donc être de 0,10 ou 0,15 m.

Ch. VI.E.1 Flèches de présélection et flèches de direction : nous estimons que la largeur de ligne de 6,5 m mentionnée dans la norme VSS 640 850a est suffisante. La longueur totale de 6 m devrait être corrigée.

Ch. VI.F.2 Symbole « Cycle » : actuellement, l'OSR ne mentionne ce symbole qu'à l'art. 79, al. 4, let. a. Si deux tailles différentes sont introduites, il faudrait aussi préciser les lieux d'application (début de bande cyclable, le long de routes avec trafic cycliste régulier mais sans bande cyclable, pas pour cyclistes, etc.) ainsi que la taille à utiliser. Le format 2,0 x 2,0 m semble adapté aux rues en zone 30 où la priorité est donnée aux cyclistes dans le cadre d'un réseau défini (selon l'art. 4, al. 1, let. b de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre). Cette précision devrait être ajoutée.

Ch. VII.A.2 Cône de balisage : une hauteur de 0,75 m est adaptée aux autoroutes et semi-autoroutes. Pour les autres routes et voies, une hauteur de 0,50 m devrait aussi être introduite. Si aucune indication de largeur n'est donnée, elle ne devrait pas être mentionnée.

Il manque la mention et les dimensions de l'indicateur de direction pour les itinéraires de raquette à neige ; il manque la mention et les dimensions des panneaux d'information décrits à l'art. 54b, al. 5. Le cas échéant, il manque la mention et dimension des panneaux de déviation dédiés aux déviations des chemins de randonnée pédestres.

GE

Nous n'acceptons pas l'annexe 1 : VI. Marques, B. Marques transversales 3. Passage pour piétons (série de bandes jaunes parallèles au bord de la chaussée ; 6.17) :

ZH

Il ne devrait pas y avoir de prescriptions fixes concernant l'écartement entre les bandes des passages pour piétons ni leur distance par rapport au bord de la chaussée. Ces distances doivent pouvoir être adaptées au cas par cas en fonction de la largeur de la voie, afin d'obtenir un résultat visuel optimal.

Autre proposition : Toutes les marques pour les bus dans les transports publics (par ex. les lignes d'arrêt ou d'attente) devraient aussi pouvoir être marquées en jaune. Il en va de même pour l'ensemble des marquages pour les cycles, y compris la ligne de guidage après la ligne d'attente (6.16.1) ou la ligne longitudinale continue (6.12), qui devraient pouvoir être tracées en jaune.

Les renvois aux normes techniques doivent être maintenus lorsque cela s'avère nécessaire et qu'aucune définition précise n'est disponible.

UPSA

IV. Signaux d'indication

AGW, UFT, GRW,
NWW, OWW, LUW,
SuisseMobile, FST,
Suisse Rando, TGW,
WBUR

B. Indication de la direction sur les routes principales et les routes secondaires

d. Indication de direction sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre
– Signaux « Indicateur de direction pour réseaux de chemins pour piétons » (4.52.1), « Indicateur de direction pour chemins de randonnée pédestre » (4.52.2) « Indicateur de direction pour chemins de randonnée de montagne » (4.52.3), « Indicateur de direction pour chemins de randonnée alpine » (4.52.4), « Indicateur de direction pour chemins de randonnée hivernale » (4.52.5) et « **Indicateur de direction pour les itinéraires de raquettes à neige** » (4.52.xx).

Justification : Voir Développement concernant ART. 54B, CH. 22, LET. C.

Non, en ce qui concerne le point Marques transversales 3. Passage pour piétons :

Architecture sans obstacles, USA, FSA

Une largeur minimale de 3 m est insuffisante pour les longues traversées ou lorsque le bord de la chaussée n'est pas perpendiculaire au passage pour piétons. Une personne malvoyante, même si elle s'engage au milieu du passage pour piétons, risque de ne pas pouvoir rester dans la zone du passage et atteindre une île de protection. La norme SN 640 075 prévoit en outre la possibilité d'installer une rampe ponctuelle d'une largeur de 1 m pour les personnes en fauteuil roulant ou avec un déambulateur. Cette rampe est signalée par des picots, de sorte qu'une personne malvoyante puisse trouver le passage pour piétons. Cela réduit à 2 m la largeur utilisable par les personnes malvoyantes, ce qui aggrave le problème du manque de tolérance face aux écarts de trajectoire en ligne directe.

Une limitation à 4 m de largeur maximale ne répond pas non plus aux besoins des personnes en situation de handicap. En cas de forte demande de traversée – par exemple devant les gares, etc. – il doit être possible de réaliser des passages pour piétons plus larges, afin de gérer les flux piétons sans bloquer inutilement le trafic motorisé

Longueurs minimales des lignes de sécurité : L'introduction d'une longueur minimale risque, dans les zones sinuées, de rendre le dépassement de véhicules lents pratiquement impossible.

Entrepreneurs Suisse

VII Dispositifs de balisage devrait être complété avec : clôture à deux lattes, bouteroues et bouteroues avec filet.

SUVA

A. Marques longitudinales, 3. Lignes de guidage :

AG Vélo des VERT·ES,
GT Vélo du PS,
Brunner,
Grossenbacher

– spécifier les surfaces en forme de losange autour des poteaux (comme aux Pays-Bas)

– lignes de guidage pour les vélos en jaune

B. Marques transversales, 3. Passages pour piétons

– autoriser les longueurs de manière flexible entre 3 et 12 mètres

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

JU, Graf, IG Campingland, BNA & FNG, usam, Uster, UTP, Au pays du camping-car

3.1.41 Modification des signaux, symboles et marques (question 41)

Acceptez-vous les modifications ou nouveaux signaux, symboles et marques à l'annexe 2 P-OSR, notamment les symboles mentionnés au ch. 5 ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre	Part (en %)
					D'accord	
1. Cantons	18	7	1	26	72 %	28 %
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	0	1	100 %	0 %
3. qui œuvrent au niveau national						
Associations faîtières de l'économie	0	0	1	1	0 %	0 %
4. qui œuvrent au niveau national						
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	4	2	0	6	67 %	33 %
5.2 Associations nationales du trafic et de la mobilité	13 (1)	3	1 (1)	18	82 %	18 %
5.3 Autres associations nationales	1	1	0	2	50 %	50 %
5.4 Assurances	0	1	1	2	0 %	100 %
5.5 Autres	0	1	0	1	0 %	100 %
6. Avis supplémentaires	3	13	2	18	19 %	81 %
Total	42	28	6	76	60 %	40 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, BS, FR, GL, GR, LU, NE, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, ACS, CCCS, UPSA, ASTAG, Cycla, IG Campingland, FSU, CCPGS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, Pro Velo, UVS, routesuisse, ASETA, SVSP, TCS, ATE, Velosuisse, VSS, VFAS, Au pays du camping-car

En principe oui. La question du traitement des symboles liés au genre manque de clarté. Cela concerne également d'autres signaux, tels que le symbole 4.11 « Passage pour piétons ». Une clarification de la part du DETEC serait nécessaire à ce sujet.

AG

Avec référence au signal 5.41.11 (voir réponse à la question 3).

LU, UR

Nous sommes globalement d'accord avec les signaux, symboles et marques proposés dans l'annexe 2 P-OSR. Toutefois, nous recommandons un examen approfondi des symboles figurant au ch. 5 : Est-il vraiment nécessaire d'avoir autant de symboles ? Quel est leur réelle valeur ajoutée ? Par ailleurs, certains symboles se distinguent insuffisamment les uns des autres (par ex. Randonnée de montagne et Randonnée alpine, ou encore Patinoire et Itinéraire de raquettes à neige). Une réduction du nombre de symboles serait selon nous souhaitable, afin de limiter les risques de confusion.

SO

Le concept est compréhensible et salué. Toutefois, les symboles « Patinoire » (5.41.1) et « Terrain de football » (5.41.4) sont jugés peu clairs et doivent être revus et adaptés. Le symbole actuel Football est plus explicite.

SZ

Nous estimons que la configuration du panneau d'avertissement mobile 7.03 n'est plus conforme aux normes actuelles de la technique ou de la VSS. Nous trouvons que la graphie du symbole 5.41.1 « Patinoire » est peu claire et compréhensible.

TI

Nous proposons l'introduction du symbole « Centre » pour indiquer le centre d'une localité d'une manière compréhensible au niveau international.



Toutefois, le pictogramme « Vélo tout terrain » (5.32 / art. 64 OSR) a été modifié. Les pictogrammes figurant sur les panneaux rouges de signalisation des itinéraires cyclables (4.50 / 4.51) doivent donc être adaptés en conséquence.

ZG

De manière générale, nous approuvons les symboles figurant au chap. 5. Toutefois, certains symboles sont sujets à caution ou mal dessinés, comme « Halles » (5.41.11), « Arrêt de bus » (5.45) ou « Arrêt de tram » (5.46). De plus, le symbole « Point de vue » (5.53.3) pourrait être mieux illustré par un œil.

VD

L'OSR ne semble pas contenir d'obligation de renouvellement des panneaux ; introduire ce terme « renouvellement obligatoire » dans la disposition transitoire n'est pas très clair. Il conviendrait peut-être de reprendre les termes utilisés dans le rapport explicatif qu'à partir du moment où leur renouvellement s'impose en raison de leur détérioration, de dommages ou autres

De manière générale, nous considérons qu'une multiplication continue des signaux routiers n'est ni appropriée ni favorable à la sécurité du trafic. Plutôt que d'accroître sans cesse la densité réglementaire, nous prônons plutôt le renforcement du sens du trafic des usagers de la route par le biais de la formation, de l'information et de la sensibilisation.

L-drive

Art. 46, al. 2, OSR : la couleur à utiliser pour le marquage de la chaussée en cas de circulation bidirectionnelle limitée n'est pas précisée. Certains cantons utilisent le jaune, d'autres le blanc. À Bâle-Ville, la couleur varie selon le ou la responsable du dossier. Il serait donc pertinent d'ajouter une illustration correspondante à l'annexe 2, point 6 « Marques et dispositifs de balisage ». Nous recommandons d'y intégrer une ligne de guidage spécifique aux pistes cyclables bidirectionnelles, dont les dimensions pourraient être plus étroites et plus courtes que celles utilisées pour les routes.

Pro Velo

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AI, AR, BE, BL, GE, NW, SG, GT Vélo des VERT-ES, GT Vélo du PS, AGW, BPA, Brunner, UFT, Mobilité piétonne, GRW, Grossenbacher, Architecture sans obstacles, LUW, NWW, OWW, USA, FSA, SuisseMobile, FST, SUVA, Suisse Rando, TGW, WBUR

1. Les « indications complémentaires » sont parfois conçues de manière si détaillée qu'elles deviennent difficilement distinguables (par ex. 5.34 / 5.34.1 / 5.41.1 / 5.34.2 / 5.34.3 / 5.31.3). Une approche selon le principe « moins, c'est mieux » serait préférable. Des symboles clairs comme le ballon de football, la raquette de tennis ou le patin à glace (tels qu'actuellement utilisés) devraient être conservés. Ils présentent en outre l'avantage d'être neutres du point de vue du genre.
2. Il manque des compléments pour certains signaux largement établis dans la pratique, tels que le centre commercial (caddie), le centre-ville (cercle avec point central) ou le point d'intérêt touristique (œil).
3. Enfin, il conviendrait de vérifier si les « indications complémentaires » proposées ont été comparées avec celles en usage dans l'espace européen (reconnaissance, notamment dans les zones frontalières).

AI, AR, SG

Le symbole représentant un piéton, ainsi que ses variantes, doivent être conçus selon un langage visuel homogène et de manière neutre du point de vue du genre.

BE

Symbol 5.32 : il conviendrait de renoncer à la représentation du sol, mais de conserver le sac à dos.

Ce nouveau symbole devrait être utilisé sur les indicateurs de direction 4.50.3, 4.50.6, 4.51.1 et 4.51.3.

Tous les signaux représentant une personne devraient adopter le nouveau pictogramme de personne. Cela concerne les signaux 1.14, 1.22, 1.23, 2.04, (2.13), (2.14), 2.15, 2.15.1, 2.15.2, (2.59.3/4), (2.59.5/6), 2.61, 2.62, 2.63, 2.63.1, 4.09.1, 4.11, 4.12, 4.13, 4.50.3, 4.50.6, 4.51.1, 4.51.3, 4.94 et 4.95.

Les nouveaux symboles 5.48, 5.41.7, 5.47, 5.41.8 et 5.53.5 devraient être utilisés sur le panneau des symboles touristiques 4.52.8.

Certains nouveaux symboles présentent une ressemblance avec des symboles existants, comme entre Autocar 5.25 et Arrêt de bus 5.45. Tous deux renvoient en outre au même article (art. 64). Cela peut entraîner des erreurs d'utilisation, involontaires ou non. Une solution serait d'introduire une catégorisation des symboles, par ex. : véhicules et usagers de la route (5.20 à 5.38), symboles touristiques (5.34.1 à 5.53.7), etc. Cela permettrait de préciser que les symboles touristiques ne doivent être utilisés que sur les signaux touristiques.

Signal 4.52.2 et 4.52.3 : les indicateurs de direction pour vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules combinent symboles et champs d'itinéraire, contrairement aux indicateurs de direction pour chemins de randonnée et chemins de randonnée de montagne. Une évolution vers plus de cohérence serait souhaitable, en indiquant aussi les champs d'itinéraire ainsi que les destinations sur les indicateurs de direction habituels pour les chemins de randonnée et les chemins de randonnée de montagne. Cela permettrait de réduire le nombre de panneaux et de supports nécessaires.

Dans de nombreux endroits, des panneaux supplémentaires appelant à la courtoisie mutuelle sont installés à la demande des usagers, notamment pour la cohabitation entre cyclistes et randonneurs ou la traversée d'exploitations agricoles ou de zones de trafic interne à une entreprise. De nombreuses variantes de panneaux/signalons émergent actuellement. Il serait utile de définir des directives uniformes concernant leur forme et leur contenu (à ne pas confondre avec les panneaux d'information).

Lorsque ces symboles sont utilisés sur la signalisation destinée au trafic motorisé sur les routes principales et secondaires, leur capacité à représenter clairement l'activité sportive est parfois insuffisante ou leur lisibilité est difficile. Cela concerne notamment les symboles Patinoire, Curling, Terrain de football et Terrain de tennis. Pour le trafic motorisé, il conviendrait d'utiliser des symboles facilement perceptibles et identifiables, tels que ceux définis dans la norme VSS 640 827c.

BL

Sur le principe, l'intégration des symboles de la signalisation touristique et de la mobilité douce fait sens, mais certains nouveaux symboles ne sont pas facilement lisibles pour un usager de la route. Il convient par ailleurs de distinguer dans l'ordonnance les symboles se référant aux catégories de mobilité douce (notamment 5.32, 5.34, 5.34.1, 5.34.2, 5.34.3) de ceux qui donnent une information supplémentaire sur les moyens de transport, installations et points d'intérêts que l'on peut trouver à une destination donnée (cf. chap. 14 SN 640 829a).

GE

Les symboles « Fauteuil roulant »  et « Wc adaptés aux fauteuils roulant »  tels que décrits dans le guide de recommandations « Signalisation pour les offres proches de la randonnée pédestre », doivent être ajoutés.

Enfin, il semble inutile de modifier les symboles existants qui sont utilisés de manière uniforme sur un très grand nombre de panneaux en Suisse, notamment les symboles 5.34.1, 5.34.2, 5.34.3 et 5.32. Ces pictogrammes sont en place depuis plusieurs décennies, sont reconnus et acceptés par la population, et devraient donc être conservés.

GE, UFT

Proposition : la sélection figurant à l'annexe 1 devrait être complétée par les symboles suivants :

Restaurant , Cabane , Foyer , Parking , Auberge de jeunesse 

GE, AGW, UFT, GRW, LUW, NWW, OWW, SuisseMobile, FST, Suisse Rando, TGW, WBUR

Justification : Ces symboles sont utilisés de manière uniforme depuis plusieurs années dans le domaine des chemins de randonnée (art. 54b) et ont déjà été intégrés dans l'application spécialisée pour la mobilité douce.

Les symboles ne sont pas suffisamment explicites. La personne est visible, mais l'équipement sportif est trop petit (exemple : 5.41.4 Terrain de football). Ces symboles devraient avant tout mettre en évidence l'équipement sportif concerné (par ex. 5.41.1 « Patinoire », un grand patin à glace serait suffisant).

NW, BPA

Les symboles devraient être entièrement remaniés. En revanche, les dispositifs de balisage, marques, signaux d'indication et signaux de danger sont, du point de vue du BPA, jugés adéquats.

BPA

- Le panneau de fin de parcours selon la version actuelle du ch. 4.51.4 devrait rester possible, en particulier pour les itinéraires VTT. Aucun motif ne justifie son interdiction.
- Le symbole actuel avec sac à dos pour le VTT (ch. 5.32) représente visuellement mieux cette activité que le symbole proposé dans le projet, et il englobe également les différents groupes d'usagers du domaine VTT. Sa reconnaissance est meilleure avec l'ancien symbole.

SG

Les symboles visés aux art. 54a et 54b (pictogrammes de mobilité pour la mobilité douce : 5.31 ; 5.32 ; 5.33 ; 5.33.1 ; 5.34 ; 5.34.1 ; 5.34.2 ; 5.34.3 ; 5.41.3) devraient être présentés dans une catégorie distincte, séparément des autres symboles.

AGW, UFT, GRW, LUW, NWW, OWW, SuisseMobile, FST, Suisse Rando, TGW, WBUR

Justification : les pictogrammes de mobilité pour la mobilité douce précisent la forme de mobilité à laquelle la signalisation s'applique. Ils sont explicitement mentionnés dans l'ordonnance et revêtent une importance particulière. Les autres symboles constituent une compilation complémentaire, utilisée sur les indicateurs de direction et en particulier dans la signalisation touristique.

Proposition : le symbole 5.41.3 (itinéraires de raquettes à neige) doit être remplacé par celui figurant dans le guide précité.

Justification : le symbole avec les raquettes à neige est utilisé et communiqué à l'échelle nationale depuis la publication de la version précédente du guide. Le pictogramme actuel 5.41.3 est difficile à distinguer des autres pictogrammes de mobilité douce (par exemple 5.34.1 Randonnée ou 5.39 Ski de fond).

Proposition : il conviendrait d'examiner l'intégration d'un pictogramme de mobilité Trottinette. Bien que la trottinette soit juridiquement considérée comme un EAV, le pictogramme actuel (patin à roulettes) ne permet pas de signaler de manière adéquate les itinéraires touristiques en trottinette proposés par les remontées mécaniques par exemple. Actuellement, la plupart des prestataires créent leurs propres signalétiques, ce qui n'est pas optimal. Une solution devrait être envisagée dans le cadre de la révision de l'OSR.

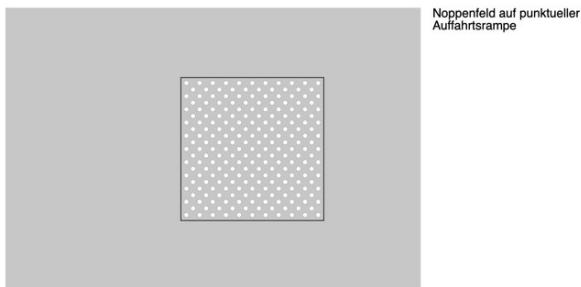
SuisseMobile

Un symbole « Chemin de randonnée pour fauteuils roulants » devrait être ajouté.

Mobilité piétonne,
Architecture sans
obstacles, USA, FSA

Si des champs d'avertissement sont ajoutés pour les rampes d'accès ponctuelles conformément à l'art. 72a, il convient de compléter les illustrations existantes (6.30 à 6.34) par un dessin représentant des champs d'avertissement avec picots (6.35).

Architecture sans
obstacles



La section « Dispositifs de balisage temporaires » devrait être complétée avec : clôture à deux lattes, bouteroues et bouteroues avec filet.

SUVA

Les indicateurs de direction pour les cycles devraient être proposés dans des formats plus grands, en particulier dans les zones où la vitesse est élevée ou la visibilité réduite.

GT Vélo des
VERT·ES, Brunner,
Grossenbacher

Spécifier les indicateurs de direction pour le trafic cycliste en format de grande taille ou intermédiaire, voir questions 3, 8 et 31.

GT Vélo du PS

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

JU, Graf, BNA & FNG, usam, Uster, VFAS, UTP

3.2 Nouvelles ordonnances relevant de la responsabilité du DETEC :

3.2.1 Ordonnance du DETEC concernant l'indication de la direction aux abords des jonctions et les noms des échangeurs, sur les autoroutes et les semi-autoroutes (question 42)

Acceptez-vous la nouvelle ordonnance du DETEC concernant l'indication de la direction aux abords des jonctions et les noms des échangeurs, sur les autoroutes et les semi-autoroutes ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre		Part (en %)
				Total	D'accord	
1. Cantons	23	0	2	25	100 %	0 %
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	0	1	100 %	0 %
3. qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %
Associations faîtières de l'économie	0	0	1	1	0 %	0 %
4. qui œuvrent au niveau national	0	0	1	1	0 %	0 %
5. Autres milieux intéressés						
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	9	0	8	17	100 %	0 %
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %
5.4 Assurances	1	0	1	2	100 %	0 %
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %
6. Avis supplémentaires	1	0	15	16	100 %	0 %
Total	40	0	32	72	100 %	0 %

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, CCCS, UPSA, BPA, FSU, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, UVS, routesuisse, SUVA, ASETA, SVSP, TCS, VSS

Nous soutenons naturellement la signalisation bilingue ; toutefois, la procédure actuelle semble trop restrictive. En effet, de nombreuses localités situées dans des cantons bilingues comptent moins de 30 % de personnes appartenant au groupe linguistique minoritaire, mais il serait néanmoins judicieux d'y introduire une signalisation bilingue, notamment lorsque ces communes se trouvent directement sur ou à proximité de la frontière linguistique (par exemple Tafers / Tavel). Le PS Suisse estime donc qu'un assouplissement de la procédure serait pertinent, afin que les cantons bilingues ou multilingues puissent traiter équitablement les différentes langues sur les infrastructures publiques.

SP

Proposition d'amendement : art. 9, al. 5 : « Le DETEC édicte les règles de ponctuation valables pour toutes les désignations ».

TCS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

JU, VD, ACS, GT Vélo du PS, AGW, ASTAG, Cycla, UFT, Mobilité piétonne, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, Pro Velo, USA, FSA, SuisseMobile, usam, FST, Suisse Rando, TGW, Uster, ATE, Velosuisse, UTP, WBUR, WiC, Au pays du camping-car

3.2.2 Ordonnance du DETEC concernant les marques particulières (question 43)

Acceptez-vous la nouvelle ordonnance du DETEC concernant les marques particulières ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	20	5	1	26	80 %	20 %	
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0	1	100 %	0 %	
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	0	1	100 %	0 %	
3. qui œuvrent au niveau national							
Associations faîtières de l'économie	0	0	1	1	0 %	0 %	
4. qui œuvrent au niveau national							
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	10	6	2	18	62 %	38 %	
5.3 Autres associations nationales	0	1	1	2	0 %	100 %	
5.4 Assurances	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.5 Autres	0	1	0	1	0 %	100 %	
6. Avis supplémentaires	1	8	10	19	11 %	89 %	
Total	37	21	19	77	64 %	36 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PS, 2roues, CCCS, UPSA, BPA, FSU, CCPCS, CDSVS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, Pro Velo, UVS, ASETA, SVSP, Velosuisse, VFAS, VSS

Art. 8, al. 2 « Indication de la priorité légale à droite » : La description « lignes de guidage en demi-cercle » est mal choisie. Elle ne correspond pas à la réalité, est trompeuse et devrait donc être remplacée. Une formulation plus appropriée pourrait être : dans les zones de bifurcation, la voie menant vers la droite est marquée sur son côté gauche par une ligne de guidage.

BE

Par ailleurs, le Conseil-exécutif propose une modification du nouvel art. 10 (Peinture en rouge des bandes cyclables aux endroits dangereux). La peinture en rouge devrait être possible de manière générale partout où les autorités compétentes la jugent nécessaire pour clarifier la circulation des vélos, notamment sur les pistes cyclables et les rues cyclables.

Concernant l'art. 11 Attention aux tramways ou chemins de fer routiers au niveau d'un passage pour piétons :

BS

Il serait souhaitable de définir également comme lieu d'utilisation les zones de traversée où le passage pour piétons est interrompu au niveau des voies ferrées et équipé, de part et d'autre, d'un îlot de protection. L'objectif est de mettre en garde les piétons face à l'arrivée d'un tramway.

Les pictogrammes de tramway représentés dans l'illustration 6 de cet article devraient être orientés dans le sens de circulation réel dudit tramway, c'est-à-dire dans la direction de marche.

En raison de la forte expansion des zones 30, nous estimons qu'il est indiqué d'intégrer ce type de marques directement dans l'OSR. L'art. 8 de l'ordonnance du DETEC concernant les marques particulières ne semble plus être l'emplacement adéquat. Inversement, les lignes de guidage tactilo-visuelles devraient être intégrées dans ladite ordonnance – voir aussi la réponse à la question 16.

SO

Art. 10, al. 2 :

TG

La peinture en rouge des bandes cyclables est, selon l'ordonnance, uniquement prévue à l'intérieur de la bande cyclable. Nous considérons toutefois que la peinture en rouge serait aussi appropriée sur les pistes cyclables très fréquentées ainsi qu'aux points d'entrée et de sortie (par ex. à proximité des stations-service).

Art. 12, al. 2 :

Les empreintes de pas jaunes doivent être apposées des deux côtés de la chaussée à une distance de 10 à 30 cm du bord de la chaussée. Nous partons du principe que les enfants en particulier se positionnent sur ces marques pour mieux observer la traversée. C'est pourquoi nous estimons qu'une distance de 30 à 50 cm par rapport au bord de la chaussée serait plus appropriée.

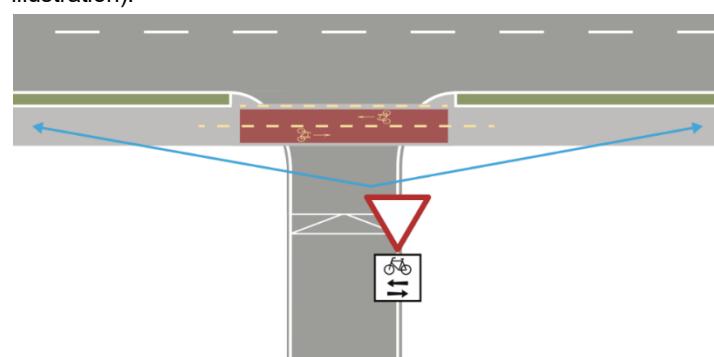
Mais : Selon l'art. 5, al. 3 de l'ordonnance du DETEC concernant les marques particulières, l'indication de la vitesse maximale dans les zones 30 se compose du mot « Zone » et du chiffre « 30 » en lettres blanches. D'après l'al. 2, ces marques peuvent aussi être apposées sur des routes à orientation trafic qui sont intégrées à une zone 30. Afin de distinguer les routes à orientation trafic des autres routes dans les zones 30, il conviendrait de limiter le marquage de la vitesse maximale sur ces routes au seul chiffre « 30 ».

ZG

Nous acceptons la nouvelle ordonnance du DETEC concernant les marques particulières. Nous proposons toutefois un ajout concernant l'art. 10 :

ZH

La marque particulière de la peinture en rouge aux endroits dangereux ne devrait pas s'appliquer uniquement aux bandes cyclables, mais également aux pistes cyclables (cf. illustration).



La marque particulière « Peinture en rouge des bandes cyclables aux endroits dangereux » ne peut être appliquée qu'aux bandes cyclables. Cette utilisation nous semble trop restrictive, car il existe également des zones qui ne sont pas marquées comme bandes cyclables, telles que les pistes cyclables ou les trottoirs ouverts à la circulation des vélos. Ces segments devraient eux aussi pouvoir être mis en évidence par une coloration en rouge, notamment aux intersections ou traversées. Nous demandons donc que le terme « bandes cyclables » soit remplacé par « **aire(s) cyclable(s)** ».

2Roues, Velosuisse

Le BPA n'approuve la nouvelle ordonnance que sous réserve.

BPA

Concernant la zone de rencontre, il ne nous apparaît pas clairement pourquoi la marque indiquant la priorité de droite ne serait pas autorisée. La priorité de droite, ou son indication, ne dépend pas du type de zone, mais de la visibilité de l'intersection en tant que lieu où cette règle s'applique. Une telle indication peut donc aussi s'avérer nécessaire dans une zone de rencontre.

L-drive

Le champ d'application des marques particulières est déjà trop restreint au niveau de la loi. Les réglementations et précisions peuvent être définies dans des normes techniques. Les modifications proposées ci-après permettent un usage plus flexible, tout en restant conforme à l'esprit de l'ordonnance et en garantissant une mise en œuvre ciblée et mesurée.

CDSVS, SCPVS

Art. 4

CDSVS, UVS,
SCPVS

La marque particulière « Attention aux enfants » peut être utilisée en complément du signal de danger « Enfants » (1.23) pour attirer l'attention sur des situations de danger aux abords d'écoles, de jardins d'enfants **ou d'autres institutions accueillant un grand nombre d'enfants**.

Art. 8

La marque particulière « Indication de la priorité de droite prévue par la loi » peut être utilisée pour ladite priorité sur les routes secondaires. **lorsque cela est pertinent en raison des conditions de visibilité et de l'aménagement de l'espace routier à une intersection difficile à percevoir.** Elle ne doit pas être apposée dans les zones de rencontre.

Art. 10

La marque particulière « Peinture en rouge des bandes cyclables aux endroits dangereux » peut être utilisée pour mettre en évidence, sur les routes principales et sur les routes secondaires prioritaires ~~à forte densité de trafic~~, les zones d'entrecroisement et de présélection où il existe un risque élevé que le trafic motorisé refuse la priorité aux cyclistes au moment de franchir la bande cyclable (6.09).

Art. 11

La marque particulière « Attention aux tramways ou chemins de fer routiers au niveau d'un passage pour piétons » peut être utilisée pour rappeler, sur les passages pour piétons traversant des voies ferrées, la priorité qui doit être accordée aux tramways ou chemins de fers routiers croisés. ~~Elle ne doit pas être apposée sur les passages pour piétons équipés d'une installation de signaux lumineux.~~

Annexe (art. 2, al. 4), titre

Exemples de représentations concernant l'exécution, l'aspect et la mise en place des marques particulières

Annexe

Mise en évidence de décrochements verticaux (art. 9)

Il convient d'ajouter une illustration représentant un décrochement circulaire, utilisé avec succès dans de nombreuses communes pour modérer le trafic au niveau des intersections en zone 30.

Art. 10 Peinture en rouge des bandes cyclables aux endroits dangereux

Pro Velo

En accord avec la Conférence Vélo Suisse, nous demandons que la peinture en rouge continue des infrastructures cyclables soit autorisée, y compris en dehors des endroits dangereux.

Proposition de modification : L'art. 10 devrait être complété ou modifié de manière à permettre la peinture en rouge des infrastructures cyclables partout où les autorités d'exécution l'estiment pertinente dans le cadre de leur marge d'appréciation. Parmi les utilisations possibles figurent la mise en évidence de la continuité ou de la qualité d'une liaison cyclable, l'identification des transitions entre différents tracés ou encore le renforcement de l'attention dans les zones d'entrecroisement. La peinture en rouge ne devrait donc pas se limiter aux bandes cyclables, mais être également possible sur les pistes cyclables et les rues cyclables.

À titre subsidiaire, nous proposons les améliorations suivantes de l'art. 10 :

Étendre les possibilités d'utilisation actuelles à d'autres situations, notamment aux pistes cyclables ou aux trottoirs ouverts à la circulation des vélos. Ces segments devraient eux aussi pouvoir être mis en évidence par une coloration en rouge, notamment aux intersections ou traversées. Nous demandons donc que le terme « bandes cyclables » soit remplacé par « **aire(s) cyclable(s)** ».

Nous demandons en outre de remplacer la formulation restrictive « ...où il existe un risque élevé que **le trafic motorisé** refuse la priorité aux cyclistes au moment de franchir la bande cyclable (6.09). » par une formulation plus générale telle que « **les usagers de la route** ». Cela permettrait également de marquer en rouge d'autres endroits, comme les surfaces de croisement des itinéraires cyclables ou les zones d'attente devant les feux.

Art. 8

Il manque les illustrations de la « marque tulipe » (page 6), indiquant la priorité à droite pour le contre-sens cyclable dans les rues à sens unique et depuis les routes secondaires interdites aux véhicules motorisés.

-
- Le Conseil fédéral propose que la peinture en rouge des bandes cyclables, conformément à la directive actuellement en vigueur, soit limitée aux endroits dangereux sur les routes principales et les routes secondaires prioritaires. La Ville de Berne recommande d'élargir cette utilisation restrictive et de conférer aux autorités d'exécution un plus grand pouvoir d'appréciation. Ainsi, la peinture en rouge des infrastructures cyclables devrait pouvoir être utilisée, en complément du champ d'application mentionné, notamment dans les situations suivantes : sur les bandes cyclables en dehors des endroits dangereux, sur les pistes cyclables longeant ou s'écartant des routes, aux croisements ainsi que sur les rues cyclables. Cette proposition de modification ne vise pas à introduire une nouvelle obligation, mais à créer des possibilités d'application supplémentaires selon les spécificités locales, tout en garantissant une uniformité des mesures à l'échelle nationale, notamment en ce qui concerne la couleur. Les coûts supplémentaires liés à la peinture en rouge relèveraient ainsi principalement de l'appréciation des autorités d'exécution compétentes, ce qui semble juste au vu des priorités et besoins différents au niveau local.

UVS

- Concernant l'art. 11 Attention aux tramways ou chemins de fer routiers au niveau d'un passage pour piétons :

Il serait souhaitable de définir également comme lieu d'utilisation les zones de traversée où le passage pour piétons est interrompu au niveau des voies ferrées et équipé, de part et d'autre, d'un îlot de protection. L'objectif est de mettre en garde les piétons face à l'arrivée d'un tramway. Les pictogrammes de tramway représentés dans l'illustration 6 de cet article devraient être orientés dans le sens de circulation réel dudit tramway, c'est-à-dire dans la direction de marche.
- Le champ d'application des marques particulières est déjà trop restreint au niveau de la loi. Les réglementations et précisions peuvent être définies dans des normes techniques. Les modifications proposées ci-après permettent un usage plus flexible, tout en restant conforme à l'esprit de l'ordonnance et en garantissant une mise en œuvre ciblée et mesurée.

L'intégration de la directive dans une ordonnance est en principe une bonne chose. Afin de garantir une conception uniforme à l'avenir, il est nécessaire de préciser que des directives et des normes doivent être appliquées pour la conception des signaux. Une telle mention pourrait par exemple être ajoutée à l'art. 3, al. 3.

VSS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AI, AR, GE, SG, VD, GT Vélo des VERT·ES, GT Vélo du PS, Brunner, Mobilité piétonne, Graf, Grossenbacher, Architecture sans obstacles, USA, FSA, SuisseMobile, routesuisse, TCS, Uster, ATE, UTP, WiC

La nouvelle ordonnance ne précise pas les dimensions des marques particulières, contrairement aux autres types de marques dont les caractéristiques sont définies dans les annexes. Or, ces dimensions existent dans les normes techniques. Il conviendrait donc de créer une annexe spécifique à la nouvelle ordonnance.

AI, AR, SG

Le canton de Genève estime que la nouvelle ordonnance devrait être harmonisée par rapport aux normes européennes, afin de permettre une meilleure clarté et ainsi une meilleure sécurité pour les cyclistes. Dans la même veine, il appert que la pratique suisse varie selon les cantons et l'usage qu'ils font de la peinture sur pistes et/ou bandes cyclables. Une même pratique doit être imposée pour tout le territoire

GE

L'art. 10 relatif à la peinture en rouge des bandes cyclables aux endroits dangereux, i.e. aux bandes cyclables localisées sur des routes principales et secondaires, est beaucoup trop restrictif. Il doit pouvoir s'appliquer à tout endroit jugé dangereux par les autorités compétentes selon des critères objectifs tels que le manque de visibilité (ex : intersection entre une piste cyclable mixte piétons-vélos et un axe sans visibilité). Plus généralement, l'utilisation de surfaces colorées et de matériaux distincts de la chaussée pour les pistes cyclables selon l'exemple d'autres pays doit être autorisée mais également encouragée par la Confédération. En complément à la signalisation et aux marquages routiers, ces éléments permettent de renforcer la visibilité des aménagements cyclables, de guider les usagers de manière intuitive, de modérer la vitesse en réduisant visuellement la largeur de la chaussée et de réduire les îlots de chaleur en utilisant des couleurs et des matériaux plus clairs que le bitume.

VD

Mobilité piétonne Suisse accepte la nouvelle ordonnance.

Mobilité piétonne

Art. 5 : Mobilité piétonne Suisse salue le fait que l'indication d'une zone 30 puisse désormais être explicitement appliquée sur les routes à orientation trafic qui sont intégrées à une zone 30.

Nous demandons que les indications de limitations de vitesse variables puissent être apposées sur la chaussée, non seulement dans les zones 30 et les zones de rencontre. Ces marques contribuent à clarifier la vitesse maximale différente, y compris sur les routes à orientation trafic. Cette possibilité devrait être prévue de manière générale pour toute limitation variable (par ex. 60 km/h hors localité).

Art. 12 : Mobilité piétonne Suisse formule plusieurs observations concernant cette indication :

1) La marque indiquant une zone de traversée sans passage pour piétons devrait signaler une zone de traversée appropriée, avec de bonnes conditions de visibilité. Pour que cette indication remplisse sa fonction, il faudrait garantir qu'aucun stationnement ou arrêt ne soit autorisé dans le champ de vision nécessaire à la traversée.

Mobilité piétonne Suisse demande donc que l'application de cette marque soit limitée aux tronçons soumis à une interdiction d'arrêt, ou que sa pose entraîne une interdiction d'arrêt, à l'instar d'un passage pour piétons.

2) La marque indiquant une zone de traversée sans passage pour piétons est également utile pour les personnes malvoyantes. Il est donc problématique qu'elle soit généralement apposée sans élément tactile.

Mobilité piétonne Suisse demande que cette marque soit combinée avec une zone d'attention (art. 72a OSR).

3) Le lieu de traversée idéal pour les piétons ne se situe pas toujours exactement au même endroit sur les deux côtés de la chaussée. Afin de permettre une certaine flexibilité, Mobilité piétonne Suisse demande que la formulation « des deux côtés de la chaussée » soit supprimée à l'al. 2.

4) La dernière phrase pourrait être interprétée, à tort, comme une interdiction absolue des passages pour piétons en zone 30. Or, ceux-ci sont aussi possibles en zone 30 dans certaines circonstances. Nous demandons donc que la formulation « notamment en zone 30 » soit supprimée.

Nous ne sommes pas en accord avec l'art. 12, al. 1. Il n'est pas acceptable qu'un interdit relatif aux passages pour piétons en zone 30 soit introduit de manière indirecte par le biais des marques particulières. Une telle interdiction contredit l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre, laquelle prévoit des exceptions dans les zones 30. Depuis que des routes à orientation trafic sont également intégrées dans les zones 30, la réglementation prévue dans l'ordonnance du DETEC n'est plus adaptée, et une interdiction dans cette forme ne peut être maintenue. Par ailleurs, la LHand prévoit déjà, y compris en zone 30, des besoins légitimes en matière de priorité sur les routes à orientation trafic, notamment sur les liaisons du réseau de chemins pour piétons ou à proximité des arrêts.

La marque des « petits pieds » (Füssli) n'est pas conforme à la LHand et ne devrait pas être repris tel quel par la Confédération. Les personnes malvoyantes en particulier ont un besoin élevé de pouvoir identifier les traversées adaptées. Si ces zones sont uniquement signalées par des marques visuelles jaunes, elles ne peuvent pas être identifiées par les personnes concernées. Le principe d'égalité n'est alors pas respecté. Si ces marques sont importantes pour la sécurité ou l'orientation de l'ensemble des piétons, ils doivent être remplacés par des zones d'attention tactilo-visuelles conformes à l'art. 72a.

Proposition de modification : L'art. 10 devrait être complété ou modifié de manière à permettre la peinture en rouge des infrastructures cyclables partout où les autorités d'exécution l'estiment pertinente dans le cadre de leur marge d'appréciation. Parmi les utilisations possibles figurent la mise en évidence de la continuité ou de la qualité d'une liaison cyclable, l'identification des transitions entre différents tracés ou encore le renforcement de l'attention dans les zones d'entrecroisement. La peinture en rouge ne devrait donc pas se limiter aux bandes cyclables, mais être également possible sur les pistes cyclables et les rues cyclables.

Une infrastructure cyclable peinte en rouge contribue considérablement à l'amélioration qualitative attendue du trafic cycliste. Il convient d'adapter la directive afin d'autoriser une peinture continue des infrastructures cyclables, y compris en dehors des endroits dangereux. Pour ce qui est de la justification, de l'importance et de l'urgence de cette modification, nous renvoyons volontiers à la prise de position détaillée de la Conférence Vélo Suisse, que nous soutenons pleinement.

La marque 30 (art. 7) doit être supprimée, car elle crée de la confusion avec une zone la signalisation d'une zone 30, ce qui causerait un risque d'accident en cas de confusion des règles de priorités.

Art. 7 : la marque particulière 30 sur un tronçon routier principal dont la vitesse est abaissée peut être confondue avec celle d'une zone 30. Ceci peut causer des confusions, spécialement aux intersections, par rapport au respect des priorités. Dès lors, le TCS recommande que l'art. 7 soit supprimé.

Remarque générale : le symbole 1.18 mentionné dans le texte de l'art. 11 n'est pas correctement représenté dans l'illustration correspondante (symbole de tramway à la place du point d'exclamation). Les symboles et signaux devraient être appliqués de manière cohérente.

Art. 10 Peinture en rouge des bandes cyclables aux endroits dangereux :

1. La marque particulière « Peinture en rouge des bandes cyclables aux endroits dangereux » ne peut être appliquée qu'aux bandes cyclables. Cette utilisation nous semble trop restrictive, car il existe également des zones qui ne sont pas marquées comme bandes cyclables, telles que les pistes cyclables ou les trottoirs ouverts à la circulation des vélos. Ces segments devraient eux aussi pouvoir être mis en évidence par une coloration en rouge, notamment aux intersections ou traversées. Nous demandons donc que le terme « bandes cyclables » soit remplacé par « **aire(s) cyclable(s)** ».

2. Nous soutenons également la demande de la Conférence Vélo Suisse visant à permettre aux cantons et aux villes de peindre leurs infrastructures cyclables de manière étendue, et pas non aux endroits dangereux, comme cela se pratique déjà dans d'autres pays. Le projet actuel exclut cette possibilité. Nous demandons donc que l'art. 10 soit complété ou modifié

Architecture sans obstacles, USA, FSA

Conférence Vélo, Dübendorf, Uster, WiC

SuisseMobile

routesuisse

TCS

UTP

ATE

de manière à permettre la peinture en rouge des infrastructures cyclables partout où les autorités d'exécution l'estiment pertinente dans le cadre de leur marge d'appréciation.

Justification : Les accidents entre cyclistes et véhicules motorisés ne se produisent pas uniquement aux endroits dangereux. Pour le trafic motorisé, la peinture permet de mieux visualiser les surfaces empruntées par les cyclistes. Pour ces derniers, la peinture en rouge continue rend l'itinéraire cyclable recommandé évident.

La peinture en rouge ne devrait donc pas se limiter aux bandes cyclables, mais être également possible sur les pistes cyclables, les rues cyclables et les traversées cyclables prioritaires. Idéalement, dans une couleur uniforme au niveau national.

GT Vélo du PS,
GT Vélo des
VERT·ES, Brunner,
Grossenbacher, Uster

Proposition de modification : La peinture en rouge ne devrait pas dépendre de critères tels que la charge de trafic ou l'appréciation du danger. Elle devrait être autorisée de manière générale

Graf

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

JU, ACS, AGW, ASTAG, Cycla, UFT, GRW, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, usam, SUVA, FST, Suisse Rando, TGW, WBUR, Au pays du camping-car

Art. 4 : Attention aux enfants

Saint-Gall

La marque particulière Attention aux enfants devrait pouvoir être redimensionnées lorsque la situation l'exige, par ex. dans le cas de rues étroites.

Peinture des infrastructures cyclables

Le service de la planification du trafic de la Ville de Saint-Gall souhaite, par le biais de la présente consultation, encourager une modification de la directive figurant dans l'ordonnance afin que la possibilité d'une peinture étendue des infrastructures cyclables – par ex. en rouge (notamment rouge signalisation) – ne soit pas exclue. Les autorités d'exécution devraient pouvoir peindre les infrastructures cyclables là où elles le jugent approprié. Cette approche permettrait aussi d'harmoniser la conception des infrastructures cyclables au niveau national et de contrer la prolifération actuelle de configurations disparates. Par expérience, nous recommandons en outre de ne pas définir trop étroitement la peinture en rouge, afin de permettre des solutions efficaces.

Proposition de texte : Elle consiste à mettre en évidence le secteur dangereux en le peignant en rouge. **La peinture n'est admise qu'à l'intérieur de la bande cyclable ou sur les voies de bus et/ou dans leur zone d'influence, là où la circulation cycliste est autorisée, et couvre toute la largeur concernée, ou au minimum une largeur de 1,50 m.**

Autres remarques :

L'illustration 2 devrait être développée, notamment signal d'entrée en zone 30.

3.3 Révision partielle de l'ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO)

Acceptez-vous l'ajout à l'annexe 1 P-OAO concernant le dépassement illicite par la droite (ch. 314.4) ?

Évaluation quantitative

	D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Total	Nombre		Part (en %)
					D'accord	Pas d'accord	
1. Cantons	23 (1)	2	(1)	26	92 %	8 %	
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	1	0	2	50 %	50 %	
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	(1)	0	(1)	1	100 %	0 %	
3. qui œuvrent au niveau national							
Associations faîtières de l'économie	0	0	1	1	0 %	0 %	
4. qui œuvrent au niveau national							
5. Autres milieux intéressés							
5.1 Organisations intercantonales	4	0	2	6	100 %	0 %	
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	5 (1)	4	7 (1)	17	60 %	40 %	
5.3 Autres associations nationales	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.4 Assurances	0	0	2	2	0 %	0 %	
5.5 Autres	0	0	1	1	0 %	0 %	
6. Avis supplémentaires	0	1	15	16	0 %	100 %	
Total	36	8	30	74	82 %	18 %	

Évaluation qualitative

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

[AG](#), [AR](#), [BL](#), [BS](#), [FR](#), [GE](#), [GL](#), [GR](#), [JU](#), [LU](#), [NE](#), [NW](#), [OW](#), [SG](#), [SH](#), [SO](#), [SZ](#), [TG](#), [TI](#), [UR](#), [VD](#), [VS](#), [ZG](#), [ZH](#), [SP](#), CCCS, UPSA, BPA, CCPCS, CDSVS, L-drive, UVS, SVSP, TCS, ATE, VSS

Nous saluons le fait que cette précision soit intégrée dans l'OAO. Nous sommes en outre d'avis que la formulation actuelle ne couvre que le cas où un usager de la route contourne un véhicule par la droite pour le dépasser. La modification proposée permettrait de clarifier la distinction entre devancement par la droite et dépassement par la droite.

AG

Etant donné le potentiel élevé de dommages, une amende plus élevée pour le dépassement par la droite sur les autoroutes à plusieurs voies serait en soi justifiée.

GL

Cela permet de combler la lacune concernant l'annexe 1, ch. 314.3.

LU

Nous considérons l'ajout du ch. 314.4 comme essentiel pour garantir la sécurité juridique des autorités de contrôle et des usagers de la route.

SO

En lien avec le non-respect de l'obligation d'utiliser la voie la plus à droite sur les chaussées à plusieurs voies (ch. 314.1 OAO), nous demandons un réexamen du montant de l'amende. En particulier sur les autoroutes, une augmentation raisonnable de cette amende nous semble appropriée.

Comme l'explique le Conseil fédéral, lors de la révision de l'OCR, qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2021, il a étendu les cas où il est autorisé de devancer des véhicules par la droite sur les autoroutes. Parallèlement, il introduit une contravention pour le cas toujours interdit où un usager de la route contourne un véhicule par la droite pour le dépasser sur les autoroutes et semi-autoroutes à plusieurs voies.

CDSVS, UVS, SCPVS

Peu après l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions, il est apparu que la question de savoir si cette infraction s'appliquait aussi aux cas moins graves de dépassement par la droite non autorisé restait floue ou avait été laissée en suspens. Afin de clarifier ce point, il convient de mentionner expressément que l'amende d'ordre de 250 francs s'applique également en cas de dépassement par la droite illicite. Il est légitime de s'interroger s'il est justifié d'appliquer le même montant d'amende pour cette infraction que pour une conduite en slalom. Étant donné que le dépassement par la droite sur autoroute représente un danger

réel, une amende équivalente est justifiée. L'introduction proposée de cette nouvelle infraction est expressément saluée, car elle contribue à renforcer la sécurité routière.

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AI, BE, UDC, ACS, Entrepreneurs Suisse, routesuisse, ASETA, VFAS

Le risque pour la sécurité routière apparaît comme relativement faible. L'importance dans la pratique semble limitée en raison de son champ d'application restreint. Aucune modification nécessaire.

AI

La modification de l'art. 36 OCR, entrée en vigueur le 1er janvier 2021, a permis le dépassement par la droite sur autoroute dans certaines situations. Dans l'intervalle, les usagers de la route ont adopté cette pratique. Elle a également contribué, du moins subjectivement, à une amélioration de la fluidité du trafic, notamment par une meilleure utilisation des longs espaces libres sur les voies, en particulier la voie normale. Du point de vue de la police cantonale bernoise, la création de la disposition prévue dans l'ordonnance sur les amendes d'ordre n'est pas nécessaire, voire contre-productive. Dans une perspective d'avenir, le Conseil-exécutif du canton de Berne recommande même de supprimer l'obligation de circuler à droite sur l'autoroute.

BE

Par ailleurs, les changements de voie causant une entrave ou un danger sont déjà réglés par d'autres dispositions légales et ne peuvent être sanctionnés dans le cadre d'une procédure d'amende d'ordre, conformément à l'art. 4, al. 3, let. a LAO.

À ce jour, seul le cas où un usager de la route contourne un véhicule par la droite pour le dépasser est explicitement interdit. Dans une optique de législation favorable aux citoyens, seule cette forme de dépassement devrait être sanctionnée par une amende d'ordre. En ce sens, la « précision », ou plutôt l'extension de la disposition, devrait être supprimée de l'ordonnance sur les amendes d'ordre.

UDC

Nous rejetons cette modification, car il n'est pas clairement établi ce que recouvre la notion de « dépassement par la droite illicite ». À notre sens, une réglementation devrait être formulée de manière que les usagers de la route sachent précisément ce qui est permis et ce qui ne l'est pas.

ACS

L'introduction d'une nouvelle amende pour dépassement illicite risque de semer à nouveau la confusion quant à la possibilité de dépassement introduite en 2021.

Entrepreneurs Suisse,
ASETA

La formulation proposée n'est pas suffisamment explicite, l'usager ne comprend pas ce qu'il a le droit ou pas le droit de faire.

routesuisse

Il revient aux tribunaux, et non aux autorités d'exécution, de déterminer si un dépassement par la droite est à considérer comme illicite. Pour les autorités d'exécution, la sécurité juridique est assurée par les ch. 314.2 et 314.3. L'ajout proposé pourrait avoir pour effet que des dépassements par la droite actuellement autorisés (en cas de formation de colonnes, dans les zones de présélection, sur les voies d'accélération ou de décélération, etc.) soient considérées à tort comme désormais illicites.

VFAS

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

GL, 2roues, GT Vélo du PS, AGW, ASTAG, Cycla, UFT, Mobilité piétonne, Graf, GRW, Architecture sans obstacles, IG Campingland, LUW, BNA & FNG, NWW, OWW, Pro Velo, USA, FSA, SuisseMobile, usam, UVS, FST, SUVA, Suisse Rando, TGW, Uster, Velosuisse, UTP, VSS, WBUR, WiC, Au pays du camping-car

3.4 Remarques (question 45)

Avez-vous d'autres remarques concernant les modifications d'ordonnances proposées ?

OUI (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

AR, BE, BS, FR, GE, GL, SG, SO, VD, VS, ZH, PS, GT Vélo du PS, AGW, auto-suisse, UFT, Graf GRW, CDSVS, LUW, NWW, OWW, SuisseMobile, usam, UVS, routesuisse, SVSP, Suisse Rando, TGW, ATE, VFAS, WBUR, WiC

- L'art. 72, al. 2 OSR prévoit aussi à l'avenir que seules les marques blanches peuvent être temporairement remplacées par des marques ou des éléments allongés de balisage jaune-orange. Selon le texte, l'emplacement des marques jaunes (bandes cyclables/voies de bus, passages piétons, etc.) aux abords des chantiers devrait donc être modifié (exclusivement) par des marquages jaunes.

AR

Pour des chantiers de courte ou moyenne durée, il n'est pas pratique d'appliquer les marques jaunes à la peinture puis de les enlever par la suite. Il conviendrait dès lors de prévoir la possibilité d'apposer temporairement des marques orange ou jaunes dans de tels cas.

- Concernant l'usage des langues sur les indicateurs de direction (30 % de la population), nous partons du principe qu'il s'agit des langues nationales. D'autres règles ne peuvent pas être approuvées.

Les obligations des cantons concernant les chemins de randonnée hivernale manquent actuellement de clarté. Si une obligation de signalisation devait être introduite, cela entraînerait pour les cantons des coûts encore impossibles à chiffrer (par ex. dans le domaine de la sécurité face aux risques d'avalanches). Dans ce cas, une participation financière de la Confédération devrait être prévue. À défaut, le canton de Berne refusera l'introduction d'une obligation de signalisation pour les cantons.

BE

ART. 55, CH. 2TER

Pour indiquer un itinéraire de déviation le long des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre balisés, les signaux prévus à l'article 54b devraient être utilisés avec un fond orange.

GE, AGW, UFT, GRW, LUW, NWW, OWW, SuisseMobile, Suisse Rando, TGW, WBUR

Justification : En cas de déviation le long des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre, il convient d'autoriser l'usage des panneaux de signalisation selon l'art. 54b, comme cela est déjà décrit dans la notice « Fermeture et déviation des chemins de randonnée pédestre et des itinéraires de VTT » (OFROU, Suisse Rando, SuisseMobile).

Nous estimons que cette révision partielle est une réussite et nous partons du principe que les modifications contribueront à améliorer la sécurité routière.

GL

- L'art. 72, al. 2, OSR prévoit aussi à l'avenir que seules les marques blanches peuvent être temporairement remplacées par des marques ou des éléments allongés de balisage jaune-orange. Selon le texte, l'emplacement des marques jaunes (bandes cyclables, voies de bus, passages piétons, etc.) aux abords des chantiers devrait donc être modifié (exclusivement) par des marquages jaunes. Pour des chantiers de courte ou moyenne durée, il n'est pas pratique d'appliquer les marques jaunes à la peinture puis de les enlever par la suite. Il conviendrait de prévoir la possibilité de pouvoir utiliser temporairement des marques orange ou jaunes dans de tels cas.

SG

- Art. 86, al. ,9 OSR : il conviendrait de préciser que pour les panneaux d'indication de direction bilingues, il s'agit des langues nationales.
- Annexe 1 : la largeur de 4,00 m pour une rue piétonne doit être maintenue comme valeur standard. Une largeur de 3,00 m devrait, comme jusqu'ici, être explicitement admise à titre exceptionnel.
- Annexe 1 : le diamètre maximal des bornes d'îlot devrait être porté à 30, voire 40 cm. Pour des îlots de protection destinés aux piétons et aux cyclistes d'une largeur de 2,5 m par ex., un diamètre de 20 cm est nettement insuffisant.

La révision partielle de l'OSR, dans sa forme actuelle, est saluée. Elle renforce la sécurité juridique, ce qui est particulièrement important pour les autorités d'exécution. La norme suisse en vigueur (exigences, notamment dimensions) empêche pratiquement l'utilisation de flèches de guidage en plastique dans les virages. Or, de tels dispositifs, associés à des poteaux en plastique, pourraient souvent éviter de graves blessures en cas d'accident. Pour les motocyclistes en particulier, des flèches de guidage en matière plastique, en remplacement des poteaux et cadres en acier, peuvent sauver des vies. Voir par ex. : <https://www.motorradonline.de/ratgeber/flexible-kunststoff-kurvenleittafeln-retten-leben/>

SO

Nous estimons que les nouveaux pictogrammes proposés par l'OFROU, à savoir les 5.41 et suivants, n'apportent pas de réelle plus-value pour la signalisation routière. Au contraire,

VS

ils ne facilitent pas la compréhension pour les usagers de la route. Ils pourraient au demeurant constituer une source de danger puisqu'il deviendrait nécessaire de déchiffrer les signaux pour rechercher l'activité désirée.

OSR Annexe 1 : VIII. Signaux pliables

En raison de la taille des signaux pliables (hauteur env. 80 cm), il n'est généralement pas possible d'utiliser le format normal pour les symboles. Il conviendrait dès lors de supprimer dans le texte le terme « toujours ».



ZH, CDSVS,
UVS, SCPVS

Le PS Suisse approuve les modifications proposées. Toutefois, les indicateurs de direction pour les cyclistes sont souvent trop petits et passent inaperçus. Nous proposons d'introduire aussi des formats plus grands, à utiliser notamment dans les zones à vitesse élevée ou à des emplacements inattendus. La signalisation des itinéraires cyclables doit toujours être rétro-réfléchissante.

SP

Pour le bon fonctionnement des systèmes d'aide à la conduite, il est fondamental que l'ensemble des signaux puisse être reconnu, lu et interprété sans problème par les systèmes de caméras des véhicules. C'est la seule manière de faire avancer la conduite automatisée.

UDC, auto-suisse,
usam, VFAS

La signalisation et les marques au sol doivent être optimisées afin d'assurer le bon fonctionnement des systèmes d'assistance à la conduite ; il en va de la sécurité routière. Ainsi, la signalisation et les marques au sol doivent être visibles, reconnaissables, lisibles et interprétables pour les systèmes de caméras des véhicules. Nous demandons par conséquent à l'OFROU de tester et vérifier le bon fonctionnement des signalisations proposées – et le cas échéant de les adapter ou de les optimiser si besoin – avant de les mettre en vigueur.

routesuisse

Illustrations des signaux, des marques et des dispositifs de balisage : L'uniformisation permet de définir la figure masculine générique pour toutes les activités (voir pictogramme de l'homme pour les toilettes et, par la suite, dans tous les symboles). Ces symboles ne reflètent pas la société et sont peu inclusifs. (Cette problématique se manifeste déjà dans la dénomination « piéton, art. 64 », formulée au moyen du masculin générique.) Nous demandons que les symboles soient réexaminés et adaptés afin de mieux représenter une société diverse.

Pro Velo, WiC

Demande d'élargir l'art. 10 ou d'ajouter un nouvel article « Peinture des infrastructures cyclables » ; permettre l'inscription du mot « rue cyclable ».

Graf

NON (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

AG, AI, BL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, UR, ZG, 2roues, ACS, CCCS, GT Vélo des VERT·ES, UPSA, ASTAG, BPA, Brunner, Grossenbacher, IG Campingland, CCPCS, L-drive, Entrepreneurs Suisse, USA, FSA, SUVA, ASETA, TCS, UTP, VSS, Au pays du camping-car

- L'art. 72, al. 2, OSR prévoit aussi à l'avenir que seules les marques blanches peuvent être temporairement remplacées par des marques ou des éléments allongés de balisage jaune-orange. Selon le texte, l'emplacement des marques jaunes (bandes cyclables, voies de bus, passages piétons, etc.) aux abords des chantiers devrait donc être modifié (exclusivement) par des marquages jaunes. Pour des chantiers de courte ou moyenne durée, il n'est pas pratique d'appliquer les marques jaunes à la peinture puis de les enlever par la suite. Il conviendrait de prévoir la possibilité de pouvoir utiliser temporairement des marques orange ou jaunes dans de tels cas.
- Annexe 1 : la largeur de 4 m pour une rue piétonne doit être maintenue comme valeur standard. Une largeur de 3 m devrait, comme jusqu'ici, être explicitement admise à titre exceptionnel.
- Concernant l'usage des langues sur les indicateurs de direction (30 % de la population), nous partons du principe qu'il s'agit des langues nationales. D'autres règles ne peuvent pas être approuvées.

AI

Il est demandé d'intégrer la disposition suivante à l'art. 55 : « Pour indiquer un itinéraire de déviation le long des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre balisés, les signaux prévus à l'article 54b devraient être utilisés avec un fond orange. »

GR

Justification : En cas de déviation le long des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre, il convient d'autoriser l'usage des panneaux de signalisation selon l'article 54b, comme cela est déjà décrit dans la notice « Fermeture et déviation des chemins de randonnée pédestre et des itinéraires de VTT » (OFROU, Suisse Rando, SuisseMobile).

Sans avis / non concerné (« sans avis / non concerné » coché dans le questionnaire ou déclaration écrite équivalente)

BNA & FNG, Uster

Annexe 1 : Participants à la consultation

Abréviation	Désignation
1. Cantons	
AG	Canton d'Argovie
AI	Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
AR	Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
BE	Canton de Berne
BL	Canton de Bâle-Campagne
BS	Canton de Bâle-Ville
FR	Canton de Fribourg
GE	Canton de Genève
GL	Canton de Glaris
GR	Canton des Grisons
JU	Canton du Jura
LU	Canton de Lucerne
NE	Canton de Neuchâtel
NW	Canton de Nidwald
OW	Canton d'Obwald
SG	Canton de Saint-Gall
SH	Canton de Schaffhouse
SO	Canton de Soleure
SZ	Canton de Schwytz
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton du Tessin
UR	Canton d'Uri
VD	Canton de Vaud
VS	Canton du Valais
ZG	Canton de Zoug
ZH	Canton de Zurich
2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	
PS	Parti socialiste Suisse
UDC	Union Démocratique du Centre
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	
UVS	Union des villes suisses
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	
usam	Union suisse des arts et métiers
5. Autres milieux intéressés	
5.1 Organisations intercantonales	
CCCS	Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté de Liechtenstein
CSSP	Coordination suisse des sapeurs-pompiers
CCPCS	Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse
CDSVS	Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses de Suisse
FST	Fédération suisse du tourisme
SCPVS	Société des Chefs de Police des Villes de Suisse
Suisse Rando	Suisse Rando
5.2 Associations nationales du trafic et mobilité	
2roues	2roues Suisse
ACS	Automobile Club de Suisse
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile

Abréviation	Désignation
ASTAG	Association suisse des transports routiers
auto-suisse	Association des importateurs officiels d'automobiles
BPA	Bureau de prévention des accidents
FSU	Fédération suisse des urbanistes
Mobilité piétonne	Mobilité piétonne Suisse
L-drive	Association suisse des moniteurs de conduite
Pro Velo	Pro Velo Suisse
SuisseMobile	Fondation SuisseMobile
routesuisse	routesuisse – Fédération routière suisse FRS
ASETA	Association suisse pour la technique agricole
TCS	Touring Club Suisse
ATE	Association transports et environnement
Conférence Vélo	Conférence Vélo Suisse
Velosuisse	Association suisse des fournisseurs de bicyclettes
VFAS	Association du commerce automobile indépendant Suisse
UTP	Union des transports publics
VSS	Union des professionnels suisses de la route

5.3 Autres associations nationales

FSA	Fédération suisse des aveugles et malvoyants
Au pays du camping-car	Au pays du camping-car Suisse

5.4 Assurances

BNA&FNG	Bureau national suisse d'assurance & Fonds national suisse de garantie
SUVA	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents

5.5 Autres

Architecture sans obstacles	Centre spécialisé suisse de l'architecture sans obstacles
-----------------------------	---

6. Avis supplémentaires

GT Vélo des VERT·ES	GT Vélo des VERT·ES de la Ville de Zurich
GT Vélo du PS	GT Vélo du PS de la Ville de Zurich
AGW	Chemins de randonnée pédestre argoviens
Brunner	Paul Brunner
Cycla	L'alliance suisse du vélo
Dübendorf	Ville de Dübendorf
UFT	Union fribourgeoise du tourisme
Graf	Samuel Graf
Grossenbacher	Cristiana Grossenbacher
GRW	Chemins de randonnée pédestre grisons
IG Campingland	IG Campingland Suisse
Entrepreneurs Suisse	Association Agro-Entrepreneurs Suisse
LUW	Chemins de randonnée pédestre lucernois
NWW	Chemins de randonnée pédestre nidwaldiens
OWW	Chemins de randonnée pédestre obwaldiens
USA	Union suisse des aveugles
Saint-Gall	Ville de Saint-Gall
TGW	Chemins de randonnée pédestre thurgoviens
Uster	Ville d'Uster
WBUR	Bureau de développement territorial, division Chemins de randonnée et de VTT d'Uri
WiC	Women in Cycling Switzerland