



Berne, le 7 juin 2024

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 ;

Modification de l'ordonnance sur les amendes d'ordre

Rapport explicatif
en vue de l'ouverture
de la procédure de consultation



Condensé

Les objectifs principaux du projet de révision d'ordonnance en question sont les suivants :

- **Les contenus les plus importants des normes techniques déclarées juridiquement contraignantes jusqu'à fin 2024 à l'art. 115a de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) sont repris dans le droit fédéral de la signalisation routière ;**
- **il est précisé dans l'OSR que la signalisation doit se conformer aux règles reconnues de la technique, lorsque le droit fédéral ne prévoit aucune disposition ad hoc ;**
- **tous les signaux, marques et dispositifs de balisage décrits et illustrés aujourd'hui exclusivement dans des normes techniques sont repris dans le droit de la signalisation routière ;**
- **l'indication de la direction au niveau des jonctions et des échangeurs sur les autoroutes et semi-autoroutes ainsi que les marques particulières sont réglées non plus dans des instructions, mais dans des ordonnances du DETEC ;**
- **la motion Bühler 17.3952 « Autoriser la signalisation bilingue sur les autoroutes » est mise en œuvre en autorisant les cantons et les communes à déposer une demande de désignation bilingue des jonctions auprès de l'Office fédéral des routes (OFROU) ;**
- **Il est précisé dans l'ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO) qu'une amende d'ordre peut être infligée en cas de devancement par la droite non autorisé sur les autoroutes et les semi-autoroutes.**

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 qui les rend contraignantes. Dans la pratique, cette technique de renvoi est critiquée en raison de sa lourdeur et de l'accessibilité limitée des normes. 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 cette fin, 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 randonnée. Parallèlement, le Conseil fédéral a temporairement maintenu le caractère juridiquement contraignant des principales normes techniques VSS jusqu'à fin 2024 (art. 115a OSR).

La motion Bühler 17.3952 « Autoriser la signalisation bilingue sur les autoroutes », adoptée par le Parlement, demande que le droit fédéral rende possible la signalisation en deux langues nationales des jonctions autoroutières.

La législation en vigueur en matière d'amendes d'ordre ne règle, sur les autoroutes et les semi-autoroutes, que le cas du dépassement par la droite non autorisé en déboîtant puis en se rabattant, mais pas celui du devancement par la droite non autorisée.

Contenu du projet

Les contenus les plus importants des normes techniques relatives à la signalisation routière, qui sont juridiquement contraignantes à l'heure actuelle, seront transposés dans le droit fédéral d'ici fin 2024, notamment en ce qui concerne l'indication de la direction sur les autoroutes et semi-autoroutes, la mobilité douce, la signalisation touristique, la signalisation des chantiers, les marques et les dispositifs de balisage.

Afin d'abandonner la technique de renvoi actuelle, le droit de la signalisation routière précisera que cette dernière doit se conformer aux règles reconnues de la science, de la technique et de l'expérience, lorsque le droit fédéral ne prévoit aucune disposition ad hoc.

Les représentations des signaux, marques et dispositifs de balisage qui ne figurent aujourd'hui que dans des normes techniques et dans des instructions des autorités seront transposées dans le droit fédéral. Il est donc prévu que l'ensemble des éléments de la signalisation figurent dans le droit de la signalisation routière. L'indication de la direction au niveau des jonctions et des échangeurs sur les autoroutes et semi-autoroutes ainsi que les marques particulières seront réglées non plus dans des instructions du DETEC, mais dans le cadre d'ordonnances du département. L'« ordonnance du DETEC sur les marques particulières » et l'« ordonnance du DETEC sur l'indication de la direction au niveau des jonctions et des échangeurs sur les autoroutes et semi-autoroutes » seront soumises à la discussion en même temps que la révision partielle de l'OSR.

En application de la motion 17.3952 Bühler, il est prévu que les cantons et les communes puissent déposer une demande de désignation bilingue de jonctions autoroutières auprès de l'OFROU. Les modalités de la procédure seront réglées dans la nouvelle « ordonnance du DETEC sur l'indication de la direction au niveau des jonctions et des échangeurs sur les autoroutes et semi-autoroutes ».

La révision partielle de l'OSR prévoit en outre d'autres modifications, à savoir :

- *les dimensions des marques, qui sont aujourd'hui exclusivement fixées dans des normes techniques juridiquement contraignantes, seront désormais réglées à l'annexe 1, ch. VI ;*
- *Dans le cadre des adaptations opérées dans le domaine de la signalisation touristique et de l'indication de la direction pour la mobilité douce, de nombreux nouveaux symboles sont proposés à l'annexe 2, ch. 5, OSR.*

- *Il sera désormais également permis d'adopter le format intermédiaire au lieu du grand format pour les signaux placés sur les autoroutes ;*
- *Compte tenu du remplacement de la fréquence FM par le signal DAB+ et des nombreuses possibilités de recevoir des informations sur le trafic, le signal « Bulletin routier radiophonique » (4.90) sera donc utilisé à l'avenir uniquement comme élément de la sécurité dans les tunnels.*

L'OAO sera complétée par l'état de fait du devancement par la droite non autorisé sur les autoroutes et les semi-autoroutes.

Table des matières

1	Contexte	6
1.1	Nécessité d’agir et objectifs visés.....	6
1.1.1	Normes juridiques et techniques dans la signalisation routière	6
1.1.2	Actuelle technique de renvoi aux normes techniques dans le droit de la signalisation routière	7
1.1.3	Critique de la technique de renvoi actuelle.....	7
1.1.4	Révision de l’OSR du 20 mai 2020.....	8
1.1.5	Objectifs de la révision	8
1.2	Solution retenue	8
1.3	Classement d’une intervention parlementaire	9
1.4	Modification du droit des amendes d’ordre.....	9
2	Comparaison avec le droit étranger, notamment européen	9
3	Réglementation proposée	10
3.1	Renvoi indirect à l’état de la science, de la technique et de la pratique ..	10
3.2	Reprise des contenus importants des normes techniques déclarées juridiquement contraignantes dans l’OSR	10
3.3	Mise en œuvre de la motion Bühler 17.3952.....	11
3.4	Autres modifications	12
3.5	Droit des amendes d’ordre	13
4	Commentaire des dispositions	13
4.1	Ordonnance sur la signalisation routière (OSR).....	13
4.2	Ordonnance sur les amendes d’ordre (OAO).....	35
5	Conséquences	36
5.1	Conséquences pour la Confédération	36
5.2	Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne.....	36
5.3	Conséquences économiques	36
5.4	Conséquences sociales	36
5.5	Conséquences environnementales	36
6	Aspects juridiques	37
6.1	Constitutionnalité.....	37
6.2	Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse.....	37
6.3	Forme de l’acte à adopter et délégation de compétences législatives	37
7	Liste des abréviations	39
8	Annexe	41

Rapport explicatif

1 Contexte

1.1 Nécessité d'agir et objectifs visés

1.1.1 Normes juridiques et techniques dans la signalisation routière

Les limitations et prescriptions locales en matière de circulation routière doivent être indiquées de la manière la plus uniforme possible. Par conséquent, sur les routes publiques, seuls peuvent être employés les signaux et marques prévus par le Conseil fédéral (art. 5, al. 3, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière [LCR]¹). L'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR)² règle la signalisation routière de manière détaillée. Elle prescrit le lieu et le but de l'utilisation de l'ensemble des signaux et marques, fixe les dimensions autorisées (annexe 1 OSR) et les représente sous forme d'images (annexe 2 OSR).

Toutefois, les prescriptions juridiques de l'OSR sont loin de régler la signalisation routière de façon exhaustive. De plus, il existe de nombreuses normes techniques nationales et internationales qui décrivent en détail les exigences concernant l'exécution, l'aspect et la mise en place des signaux et des marques.³ On entend par « normes techniques » les prescriptions qui uniformisent les aspects techniques tels que les dimensions, les qualités, les procédés de fabrication et les désignations. Contrairement aux normes juridiques, les normes techniques ne sont généralement pas édictées par le législateur, mais par des organisations de droit privé. Elles ne présentent donc pas un caractère juridiquement contraignant, mais reflètent l'état de la science, de la technique et de la pratique dans un domaine donné.⁴ En Suisse, cette tâche est confiée aux comités de normalisation de différentes associations spécialisées. Dans le domaine de la circulation routière, les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) revêtent une importance particulière.

Enfin, des prescriptions techniques figurent également dans des instructions, directives et circulaires officielles.⁵ Notons que de telles exigences des autorités visent uniquement à guider l'exécution du droit contraignant et ne peuvent prétendre avoir un caractère obligatoire à l'égard des tiers. Pour instaurer une réglementation contraignante, il est impératif d'emprunter la voie législative.

¹ RS 741.01

² RS 741.21

³ La norme européenne EN 12899-1 : 2007 « Signaux fixes de signalisation routière verticale – Partie 1 : panneaux fixes » définit les exigences de performances et de texte pour les panneaux de signalisation fixes, rétroréfléchissants ou non, avec ou sans luminaires d'éclairage extérieurs, ainsi que pour les panneaux non rétroréfléchissants éclairés de l'intérieur. La norme EN revêt le statut de norme suisse (SN) et doit être appliquée conjointement au standard national (SN 640 870-1a-NA).

⁴ Voir Association suisse de normalisation (SNV), Normalisation et droit – Le statut juridique des normes, 2013, ch. 1. Consultable sous : www.vss.ch > Recherche et normalisation (état : 31.05.2024).

⁵ Voir par ex. la directive 13010 de l'OFROU relative à la signalisation des dispositifs de sécurité dans les tunnels routiers. Consultable sous : www.ofrou.admin.ch > Public professionnel > Documents pour les routes nationales / projets d'agglomération > Standards pour les routes nationales > Directive (état : 31.05.2024).

1.1.2 Actuelle technique de renvoi aux normes techniques dans le droit de la signalisation routière

Le droit de la signalisation routière renvoie expressément à différentes normes techniques pertinentes pour la signalisation. Les normes techniques concernées sont expressément indiquées avec leur titre et la version faisant foi. Cette technique de renvoi, dite « directe » ou « statique » en droit, permet de conférer une valeur juridique aux normes techniques et de leur donner force de loi.

Outre les renvois directs, l'OSR contient à différents endroits des consignes destinées au DETEC ou à l'OFROU pour édicter des instructions sur la réglementation détaillée de certains signaux et marques. Dans une large mesure, le DETEC n'a toutefois pas édicté d'instructions propres, mais déclaré applicables et donc, au moyen d'un renvoi direct, juridiquement contraignantes les normes techniques correspondantes de la VSS dans une ordonnance du département.

1.1.3 Critique de la technique de renvoi actuelle

Le renvoi direct a été régulièrement critiqué ces dernières années pour les raisons suivantes :

- Le renvoi direct à des normes techniques dans des actes législatifs s'avère lourd et ne convient que dans les cas où les normes établissent une réglementation appropriée sur une longue période⁶, ce qui n'est plus guère le cas dans le domaine de la circulation routière.
- Les normes techniques reflètent l'état de la technique et, partant, un état idéal, alors que les normes juridiques fixent des exigences minimales. L'objectif des normes techniques diffère donc de celui de la législation. Le système de la déclaration de force obligatoire incite les services spécialisés chargés de l'élaboration des normes techniques à calquer trop étroitement celles-ci sur les exigences minimales afin qu'elles puissent être intégrées dans la loi.
- Les normes techniques déclarées juridiquement contraignantes ne sont pas publiées conformément aux prescriptions du droit des publications et risquent de ce fait d'aller à l'encontre de l'art. 16, al. 2, let. a, de l'ordonnance du 7 octobre 2015 sur les publications officielles (OPubl)⁷.
- L'art. 5, al. 3, LCR prévoit que sur les routes ouvertes à la circulation des véhicules automobiles ou des cycles, seuls peuvent être employés les signaux et marques prévus par le Conseil fédéral. Plusieurs normes techniques juridiquement contraignantes comportent toutefois des signaux et des marques qui ne sont pas représentés dans l'OSR, notamment dans le domaine de la mobilité douce⁸, de la signalisation touristique ou des marques tactilo-visuelles. Or, en raison du renvoi direct, les normes en question font partie intégrante du droit fédéral de la circulation

⁶ Guide de législation de l'Office fédéral de la justice, ch. 752.

⁷ RS 170.512.1

⁸ La mobilité douce désigne traditionnellement les déplacements à pied, sur roues ou sur roulettes, actionnés par la force musculaire humaine. Toutefois, en raison de l'évolution technologique, les cyclomoteurs et plus précisément les vélos électriques avec assistance électrique au pédalage sont aujourd'hui également considérés comme faisant partie de la mobilité douce.

routière. On peut ainsi se demander si la disposition prévue à l'art. 5, al. 3, LCR est respectée.

1.1.4 Révision de l'OSR du 20 mai 2020

Face à ces critiques, le Conseil fédéral a décidé, dans le cadre de la révision de l'OSR adoptée le 20 mai 2020, de renoncer aux renvois directs aux normes techniques dans le droit de la signalisation routière. Le DETEC a donc abrogé son ordonnance du 12 juin 2007 concernant les normes applicables à la signalisation des routes, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre⁹ (ci-après : ordonnance du DETEC de 2007) au 1^{er} janvier 2021.¹⁰ Pour garantir la sécurité juridique pendant la phase de transition, le Conseil fédéral a décidé que certaines normes de la VSS particulièrement importantes resteraient applicables jusqu'au 31 décembre 2024 (art. 115a OSR). En outre, il a laissé pour l'instant les renvois directs aux normes techniques concernant les dimensions des signaux et marques dans l'annexe 1 OSR. Les normes visées à l'art. 115a OSR et les renvois directs à l'annexe 1 OSR sont joints au présent rapport.

1.1.5 Objectifs de la révision

La présente révision vise à entériner l'abandon des renvois directs aux normes techniques dans le droit de la signalisation routière initié par le Conseil fédéral et le DETEC début 2021. Il convient en outre de trouver une solution pour les cas où le DETEC a rempli le mandat du Conseil fédéral d'édicter des instructions au moyen d'un renvoi direct aux normes techniques correspondantes dans l'ordonnance du DETEC de 2007.

1.2 Solution retenue

Le Conseil fédéral et le DETEC ont déjà signalé début 2021 que les normes de la VSS déclarées juridiquement contraignantes, notamment, devraient désormais refléter l'état actuel de la technique.¹¹ Dans ce contexte, il est proposé que l'OSR précise qu'en l'absence de dispositions ad hoc dans le droit de la circulation routière, les exigences applicables aux signaux, marques, dispositifs de balisage, réclames routières et autres installations similaires sont régies par les règles reconnues de la technique. Par ce renvoi dit « indirect », qui consiste à se référer globalement à l'état de la science, de la technique et de la pratique, le législateur suggère d'appliquer les normes techniques en vigueur, sans qu'elles ne deviennent des règles de droit.

Parallèlement au changement de système de renvoi, il est prévu de transposer dans l'OSR les principaux contenus des normes actuellement déclarées juridiquement contraignantes à l'art. 115a et à l'annexe 1 OSR. Les principes suivants doivent être respectés :

⁹ RO 2007 3449

¹⁰ RO 2020 2161

¹¹ Commentaires du DETEC du 10.12.2019 relatifs à la modification des règles de la circulation routière et des prescriptions en matière de signalisation, ch. 2 relatif à l'art. 115a OSR, et commentaires de l'OFROU relatifs à l'abrogation de l'ordonnance du DETEC de 2007, ch. 2. Consultables sous : www.ofrou.admin.ch > Thèmes > Règles de la circulation > Nouveautés dans le domaine de la circulation routière en 2024 > Informations complémentaires (état : 31.05.2024).

- *Dans la mesure du possible, le niveau de réglementation actuel de l'OSR doit rester inchangé* : outre les principes relatifs à l'utilisation de signaux et de marques dans la circulation routière, l'OSR contient à divers endroits des indications relativement détaillées, notamment sur l'emplacement de certains signaux.¹² Ces indications sont aussi réglées dans des normes techniques. Il convient toutefois de renoncer (pour l'instant) autant que possible à transférer certains contenus de l'OSR dans des normes techniques.
- *Les principes de la signalisation et les représentations des signaux et des marques doivent être repris dans l'OSR* : les normes actuellement déclarées juridiquement contraignantes dans l'OSR règlent en partie des aspects de la signalisation qui doivent être transposés dans l'OSR en raison de leur importance.

1.3 Classement d'une intervention parlementaire

La motion Bühler du 29 septembre 2017 (17.3952 « Autoriser la signalisation bilingue sur les autoroutes ») charge le Conseil fédéral de prévoir dans la loi la possibilité de signaler le nom des jonctions autoroutières en deux langues nationales. L'indication de localités et, le cas échéant, de quartiers de villes en deux langues doit être autorisée si dans la localité concernée, la minorité linguistique représente au moins 30 % des habitants. La révision d'ordonnance dont il est ici question permettra d'accéder à cette demande (art. 86, al. 9, et 87, al. 6, P-OSR).

1.4 Modification du droit des amendes d'ordre

L'ordonnance sur les amendes d'ordre du 16 janvier 2019¹³ (OAO) doit stipuler expressément que, sur les autoroutes et les semi-autoroutes à plusieurs voies de circulation, une amende d'ordre peut être infligée non seulement en cas de dépassement par la droite non autorisé par une manœuvre de déboîtement et de rabattement, mais aussi en cas de devancement par la droite non autorisé.

2 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen

Les principes de la signalisation routière sont réglementés au niveau international, notamment dans la Convention du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière¹⁴, dans l'Accord européen du 1^{er} mai 1971 complétant la Convention sur la signalisation routière¹⁵ et le Protocole du 1^{er} mars 1973 sur les marques routières¹⁶, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière. Ces accords contiennent de nombreuses prescriptions qui se rapportent également à l'aspect des signaux et des marques. La Suisse est partie contractante aux deux conventions et au protocole additionnel.

¹² Par ex. art. 3, al. 3, 11, al. 1, 36, al. 8, 38, al. 2, 44, al. 3, 52, al. 2 et 3, 57, al. 3, 71, al. 1^{bis}, let. c, et al. 2, 80, al. 2 et 3, ou 89, al. 1, OSR.

¹³ RS 314.11

¹⁴ RS 0.741.20

¹⁵ RS 0.741.201

¹⁶ RS 0.741.201.2

La comparaison avec les pays voisins de la Suisse fait apparaître une tendance à ancrer dans la loi des réglementations complémentaires relatives à l'aspect concret des signaux et des marques (Autriche, Italie et France). En revanche, le droit allemand de la signalisation routière fait expressément référence à l'état de la science et de la technique.¹⁷

3 Réglementation proposée

3.1 Renvoi indirect à l'état de la science, de la technique et de la pratique

Le chap. 14 de l'OSR définit les exigences générales en matière de signalisation routière. Un nouvel art. 103a OSR est introduit en vue de préciser que l'exécution, l'aspect et la mise en place de la signalisation routière doivent (également) tenir compte des normes techniques en vigueur. Cet article dispose qu'en l'absence de prescriptions ad hoc dans le droit de la circulation routière, il convient de se référer aux règles reconnues de la technique. La signalisation doit donc se conformer en premier lieu aux prescriptions du droit de la circulation routière. Les normes techniques ne doivent être consultées que dans un deuxième temps.

La disposition de l'art. 115, al. 1, OSR, selon laquelle le DETEC peut conférer un caractère obligatoire aux normes techniques, est supprimée. Le passage du système du renvoi direct à celui du renvoi indirect dans le droit de la signalisation routière est ainsi entériné. Le DETEC et l'OFROU pourront toutefois continuer à édicter des instructions concernant l'exécution, l'aspect et la mise en place de la signalisation routière (art. 115, al. 1 et 2, OSR). Ils seront ainsi entre autres en mesure de recommander aux autorités d'exécution d'appliquer les normes techniques en vigueur.

3.2 Reprise des contenus importants des normes techniques déclarées juridiquement contraignantes dans l'OSR

La reprise dans le droit fédéral des contenus normatifs les plus importants entraîne de nombreuses modifications de l'OSR, notamment dans les domaines suivants :

- *Signalisation touristique et indicateur de direction « Hôtel »* : la signalisation touristique est aujourd'hui exclusivement réglée dans la norme SN 640 827c. Il est prévu d'inscrire les principes de la signalisation touristique dans un nouvel art. 54c OSR et d'intégrer les différents signaux touristiques dans l'annexe 2. Il en va de même pour l'indicateur de direction « Hôtel », lui-même uniquement régi par la norme SN 640 828.
- *Indication de la direction pour la mobilité douce* : contrairement à l'indication de la direction pour les cycles et les engins assimilés à des véhicules, celle applicable sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre est

¹⁷ § 39, ch. II, de la prescription administrative générale relative au code de la route allemand (*Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Strassenverkehrsordnung, VwV-StVO*) : « Dans la mesure où le code de la route et la présente prescription administrative générale ne donnent qu'un cadre juridique pour l'aspect, les caractéristiques, l'emplacement et la mise en place des panneaux et dispositifs de signalisation, il convient de procéder dans le détail selon l'état actuel de la science et de la technique que le Ministère fédéral allemand des transports et de l'infrastructure numérique publie communiqué si nécessaire dans le Journal des transports après consultation des autorités supérieures compétentes des Länder. »

exclusivement réglée dans la norme SN 640 829a. La création d'un nouvel art. 54b OSR et l'ajout des signaux autorisés à l'annexe 2 permettra de changer cette situation.

- *Marques et marques tactilo-visuelles* : l'aspect des marques, notamment leur longueur et leur largeur, est actuellement réglé de manière exhaustive dans la norme SN 640 850a. Les principales indications concernant les dimensions seront désormais inscrites dans le droit fédéral à l'annexe 1 OSR, à l'instar des dimensions des signaux. De plus, certains principes importants, qui ne sont actuellement énoncés que dans des normes techniques, seront transposés dans l'OSR. Les marques tactilo-visuelles pour les personnes malvoyantes seront décrites de manière plus détaillée à l'art. 72a OSR et leurs illustrations incluses à l'annexe 2.
- *Signalisation et dispositifs de balisage temporaires aux abords des chantiers* : les normes SN 640 885c et 640 886 déclarées juridiquement contraignantes jusqu'à fin 2020 par l'ordonnance du DETEC de 2007 règlent de façon exhaustive la signalisation des chantiers ainsi que l'utilisation de dispositifs de balisage et de barrières temporaires aux abords des chantiers. Dans la mesure où cela se justifie, les dispositifs de balisage temporaires sont intégrés à l'annexe 2.
- *Dispositifs de balisage permanents* : la norme SN 640 822 déclarée juridiquement contraignante jusqu'à fin 2020 par l'ordonnance du DETEC de 2007 règle de façon exhaustive les dispositifs de balisage permanents visés à l'art. 82 OSR. Il est prévu que la loi définisse de manière plus détaillée les différents types de dispositifs de balisage. D'autres exemples de dispositifs de ce genre seront ajoutés à l'annexe 2.

Des modifications importantes doivent en outre être apportées aux annexes 1 et 2 de l'OSR :

- *Annexe 1* : dans la mesure du possible et lorsque cela s'avère judicieux, des indications concernant les dimensions des signaux, marques et dispositifs de balisage doivent être fournies partout où il est actuellement fait référence à une norme technique. De telles indications sont également fournies pour les signaux, marques et dispositifs de balisage nouvellement intégrés dans l'OSR.
- *Annexe 2* : de nombreux signaux et marques sont ajoutés à l'annexe 2. En outre, le catalogue des symboles figurant au ch. 5 est complété par les symboles connus utilisés aux fins de la signalisation touristique et de l'indication de la direction pour la mobilité douce. À cette occasion, il est prévu de moderniser différents symboles. Les nouveaux symboles pourront être utilisés pour l'indication générale de la direction ainsi que pour la signalisation touristique et la signalisation destinée à la mobilité douce.

3.3 Mise en œuvre de la motion Bühler 17.3952

La numérotation et la dénomination des jonctions et des échangeurs sur les autoroutes et semi-autoroutes sont actuellement régies par les art. 56, 86 et 87 OSR, par les

normes SN 640 824a¹⁸ et 640 817c¹⁹, lesquelles ne sont plus contraignantes depuis début 2021, et par les instructions du DETEC du 12 novembre 2019 relatives à l'indication de la direction au niveau des jonctions et à la dénomination des échangeurs sur le réseau des routes nationales.

Les art. 56, 86 et 87 OSR doivent être révisés en raison du changement de système (passage de renvois directs à des renvois indirects). Le DETEC ne règlera plus les numéros et les noms des jonctions et des échangeurs sur les autoroutes et semi-autoroutes dans des instructions, mais dans une ordonnance du département. Ce faisant, il aura la possibilité de déléguer cette tâche à l'OFROU. En application de la motion Bühler 17.3952, les cantons ou les communes qui souhaitent que les noms des localités aux abords des jonctions et échangeurs autoroutiers soient mentionnés en deux langues pourront en faire la demande à l'OFROU. Si ce dernier accepte la demande, il actualise l'ordonnance en conséquence. S'il la rejette, il rend une décision que la commune ou le canton concernés peut contester. Cette procédure permet notamment de répondre aux critiques du Parlement, selon lesquelles les règles d'admissibilité des désignations bilingues n'étaient pas suffisamment claires jusqu'ici.

3.4 Autres modifications

La révision de l'OSR prévoit les autres modifications suivantes :

- En raison du renvoi indirect à l'état de la technique, de l'intégration dans le droit fédéral des contenus les plus importants des normes juridiquement contraignantes et de la prérogative générale du DETEC et de l'OFROU d'édicter des instructions visée à l'art. 115, al. 1 et 2, OSR, les autres mandats confiés au DETEC d'édicter des instructions sont inutiles et seront donc supprimés.²⁰
- Les modifications nécessaires des dimensions des signaux, marques et dispositifs de balisage pourront être mises en œuvre plus rapidement. Il en va de même pour les symboles, dont le catalogue figurant à l'annexe 2, ch. 5 est considérablement étendu, notamment en raison de leur utilisation généralisée dans la signalisation touristique et dans l'indication de la direction pour la mobilité douce. Il est donc proposé que le Conseil fédéral octroie au DETEC le pouvoir de modifier l'annexe 1 et l'annexe 2, ch. 5, OSR (voir art. 115, al. 1^{bis}, P-OSR).
- Selon l'art. 102, al. 2, OSR, le grand format est réservé aux autoroutes. Toutefois, aujourd'hui déjà, c'est le format intermédiaire qui y est utilisé le plus souvent. Les raisons en sont la meilleure perception des signaux grâce aux films rétro réfléchissants actuels et la mise en place des signaux au-dessus de la chaussée (« signalisation sur portiques »). La pratique actuelle sera aussi prise en considération sur le plan juridique.

¹⁸ « Numérotation des jonctions et des ramifications d'autoroutes et de semi-autoroutes » (édition de décembre 2002 ; voir art. 2, let. g, de l'ordonnance de 2007).

¹⁹ « Signalisation des routes principales et secondaires, Indicateurs de direction, présentation » (édition de novembre 2005 ; voir art. 2, let. c, de l'ordonnance de 2007).

²⁰ Art. 54, al. 9, 56, 72, al. 5, 80, al. 5, 82, al. 6, et 89, al. 8, OSR.

- Le remplacement de la modulation de fréquence (FM) par le *Digital Audio Broadcasting plus* (DAB+) pour la diffusion des programmes radio requiert l'adaptation du signal « Bulletin routier radiophonique » (4.90). Au vu des nombreuses possibilités de s'informer sur le trafic routier, signaler l'existence d'un « émetteur diffusant un programme national » sur les routes ne semble plus d'actualité. Il est donc prévu d'utiliser le signal « Bulletin routier radiophonique » uniquement comme élément de la sécurité dans les tunnels, en amont de ces derniers. Cette adaptation permet également de transposer dans le droit en vigueur les instructions du DETEC du 5 octobre 2023 relatives au signal « Bulletin routier radiophonique » (4.90) sur les routes nationales²¹.
- Les escorteurs privés de véhicules spéciaux et de transports exceptionnels avaient jusqu'à présent le droit d'utiliser le signal « Autres dangers » (1.30) sur les panneaux à affichage variables de leurs véhicules pour mettre en garde contre des dangers particuliers. Désormais, ils pourront aussi afficher les signaux « Interdiction de dépasser » (2.44), « Interdiction aux camions de dépasser » (2.45), « Obstacle à contourner par la droite » (2.34) et « Obstacle à contourner par la gauche » (2.35). La Commission de la circulation de la Conférence des commandantes et commandants des polices cantonales de Suisse et de la Société des Chefs des Polices des Villes de Suisse (CC CCPCS/SCPVS) et l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) ont déposé une demande en ce sens. Cette demande est motivée par l'expérience acquise jusqu'à présent par les escorteurs privés.

3.5 Droit des amendes d'ordre

L'OAo disposera expressément qu'une amende d'ordre peut aussi être infligée en cas de devancement non autorisé par la droite sur les autoroutes et semi-autoroutes à plusieurs voies.

4 Commentaire des dispositions

4.1 Ordonnance sur la signalisation routière (OSR)

Remplacements d'expressions

Dans le texte français, les expressions ci-après sont remplacées afin de corriger des erreurs : « ramification » par « échangeur », « lieu de destination » par « destination » et « poste d'essence » par « station-service ».

Dans le texte italien, les expressions ci-après sont remplacées afin de corriger des erreurs ou d'harmoniser la terminologie : « ramificazione » par « diramazione », « distributori di carburante », « posto di rifornimento » et « stazione di distribuzione di carburanti » par « stazione di rifornimento », « veicoli e trasporti speciali » par « veicoli e trasporti eccezionali », « tattilo-visuali » par « visivo-tattili », « tavolette numerate » et « tavole numerate » par « segnali di identificazione », « iscrizione » par « scritta »,

²¹ Consultable sous : www.ofrou.admin.ch > Public professionnel > Exécution du droit de la circulation routière > Documents > Instructions (état : 31.05.2024).

«tavola» par «cartello», «installazioni annesse» et «installazioni annesse» par «impianti accessori», «indicazione della direzione» par «segnaletica di direzione» et «indicatore di direzione avanzato» par «segnale di preavviso».

Art. 1, al. 1 et 2, let. j

Al. 1 : le terme « dispositifs de balisage » est désormais mentionné dans la disposition portant sur les éléments réglés dans l'OSR. L'objectif est notamment de souligner l'importance des dispositifs de balisage temporaires et permanents pour la signalisation.

Al. 2, let. j (nouvelle) : l'énumération figurant à l'al. 2 est complétée par l'abréviation d'un titre d'acte législatif, à savoir « LCPR », qui est utilisée à l'art. 54b P-OSR.

Art. 14, titre et al. 2 et 3

Al. 2 : le 24 juin 2015, le Conseil fédéral a abrogé les dispositions relatives au signal de danger « Avions » (1.28) avec effet au 1^{er} janvier 2016.²² L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) propose de réintroduire ce signal dans le droit de la signalisation routière. Il fait remarquer que ce signal constitue notamment un élément du concept de sécurité autour des aérodromes, en mettant les usagers de la route en garde contre l'apparition soudaine d'un avion, les lumières d'avion, les courants descendants ou le bruit des avions. Ce signal est en outre souvent utilisé sur les routes dans l'enceinte des aérodromes. À cet égard, les normes aéronautiques internationales exigent que la signalisation routière sur les aérodromes soit conforme à la législation nationale sur la circulation routière. Sur demande de l'OFAC, il est donc proposé de réintroduire les dispositions sur le signal de danger « Avions » dans l'OSR.

Al. 3 : l'OFAC demande à ce que la signalisation routière prévoie un signal pour mettre en garde contre les hélicoptères qui décollent et qui atterrissent. Ce signal sera utilisé en particulier aux abords des héliports situés près des routes. L'OFAC explique que la signalisation à ces endroits est aujourd'hui en partie assurée par le signal « Avions », ce qui n'est toutefois pas adapté aux dangers spécifiques aux hélicoptères (vol stationnaire, autres types de courants descendants).

Art. 49, al. 1, 2 et 2^{bis}

Al. 1 : dans le texte allemand, l'expression « gemischte Ortschaft » est remplacée par « mehrsprachiger Ort ».

Al. 2 : les principes régissant la signalisation touristique et l'indication de la direction pour les hôtels sont désormais inscrits dans le droit dans des dispositions séparées. Les renvois actuels à l'art. 49, al. 2, OSR ne sont donc plus utiles et peuvent être supprimés. Cet alinéa doit toutefois être complété par le principe tiré des normes VSS correspondantes, selon lequel les indicateurs de direction « Entreprise » et « Hôtel »

²² RO 2015 2459

ainsi que la signalisation touristique ne doivent pas entraver l'efficacité des autres panneaux de signalisation.

Al. 2^{bis} (nouveau) : la dernière phrase de l'al. 2 en vigueur, selon laquelle les symboles utilisés sur les indicateurs de direction ainsi que leur signification figurent à l'annexe 2, ch. 5, OSR, doit faire l'objet d'un alinéa distinct. Cette nouvelle formulation n'apporte pas de modifications matérielles.

Art. 51, al. 3

Le principe énoncé à l'art. 49, al. 2^{bis}, P-OSR implique déjà qu'il est possible d'utiliser les symboles de l'annexe 2, ch. 5 sur les indicateurs de direction, les indicateurs de direction avancés et les panneaux de présélection. La précision figurant à l'art. 51, al. 3, OSR est inutile et peut être purement et simplement supprimée.

Art. 52, al. 1, 1^{bis} et 7

Al. 1 et 1^{bis} (nouveau) : la possibilité, souvent utilisée dans la pratique, de signaler sur les indicateurs de direction avancés des destinations qui empruntent des itinéraires particulièrement adaptés aux cycles et aux engins assimilés à des véhicules, est aujourd'hui uniquement réglée dans une norme.²³ L'indication des destinations et régions touristiques importantes est fréquente dans la pratique, mais n'est pas prévue par l'OSR. Ces deux possibilités seront dorénavant inscrites dans le droit. Comme l'al. 1 est déjà très long dans sa version actuelle, proposition est faite d'énumérer les destinations autorisées sur les indicateurs de direction avancés dans un nouvel al. 1^{bis}. L'indication de la destination pour les cycles et les engins assimilés à des véhicules est en outre représentée en images, à titre d'exemples, à l'annexe 2 (illustration 4.38).

Al. 7 : la possibilité de faire figurer le symbole de l'avion sur les indicateurs de direction avancés mentionnant des localités pourvues d'un aéroport est déjà inscrite à l'art. 49, al. 2^{bis}, P-OSR et n'a pas besoin d'être expressément rappelée à l'al. 7. Cet alinéa peut donc être abrogé.

Art. 54, al. 3 et 9

Al. 3 : en Suisse, l'indicateur de direction « Place de camping » (4.79), dénommé « Zeltplatz » en allemand, est utilisé pour signaler près de 380 campings, même si seules quatre places sont réservées à des tentes et que les caravanes et les voitures automobiles servant d'habitation sont également autorisées sur les autres emplacements. Par conséquent, dans le texte allemand, le signal est renommé en « Campingplatz ». Cette modification se justifie également du point de vue de la signalisation touristique, où le terme « Campingplatz » a toujours été utilisé en allemand pour le symbole en question.²⁴ La précision selon laquelle les symboles des indicateurs de direction « Place de camping » et « Terrain pour caravanes » peuvent le cas échéant être reproduits sur un panneau peut donc être supprimée. Il n'en reste pas moins que cette possibilité existe. En outre, il sera désormais possible de

²³ SN 640 829a, ch. 22.

²⁴ SN 640 827c, ch. 20.

prévoir des indicateurs de direction pour les emplacements destinés aux voitures automobiles servant d'habitation (« camping-car »).

Al. 9 : les principes en matière d'indication de la direction des hôtels, qui n'étaient jusqu'ici réglés que dans une norme, sont transposés dans le droit fédéral. Il est proposé de définir le signal « Hôtel » (4.49.1) à l'alinéa 9. Il est en outre prévu d'indiquer les dimensions de ce signal à l'annexe 1 et de le représenter à l'annexe 2 (nouvelle illustration 4.49.1). Le symbole « Hôtel » figurant sur l'indicateur de direction doit en outre être ajouté au catalogue d'indications complétant les signaux de l'annexe 2, chiffre 5 (nouvelle illustration 5.53.7).

Art. 54a

Titre et al. 1 : le terme « indicateur » est remplacé par « indication ». Cette modification vise à tenir compte du fait que l'art. 54a OSR règle désormais, outre les indicateurs de direction, les indicateurs de direction avancés pour cycles et engins assimilés à des véhicules ainsi que les plaques de confirmation. Comme les indicateurs de direction portant des inscriptions blanches sur fond rouge s'adressent également aux conducteurs de cyclomoteurs, ce genre de véhicule est dorénavant expressément mentionné dans la disposition.

Al. 2 et 3 : conformément au droit de la circulation routière en vigueur, les indicateurs de direction « Itinéraire pour cyclistes » (4.50.1), « Itinéraire pour vélos tout-terrain » (4.50.3) et « Itinéraire pour engins assimilés à des véhicules » (4.50.4) désignent des parcours qui se prêtent particulièrement à ces moyens de locomotion. Le terme « itinéraire » est décrit dans la norme SN 640 829a comme des « liaisons qui suivent des chemins de trafic lent entre une provenance et une destination, signalées par l'indication des destinations et – le cas échéant – par un numéro d'itinéraire et/ou un nom d'itinéraire ». Dans la pratique, les indicateurs de direction portant des inscriptions blanches sur fond rouge se sont également établis en dehors de ces itinéraires et signalent de manière générale les chemins qui se prêtent particulièrement aux cycles, aux vélos tout-terrain et aux engins assimilés à des véhicules. Il convient donc de remplacer le terme « itinéraire » par « indicateur ». Les illustrations 4.50.1, 4.50.3 et 4.50.4 sont également modernisées.

Al. 4 : l'« indicateur de direction avancé pour cycles et engins assimilés à des véhicules », prévu dans la norme SN 640 829a et utilisé dans la pratique à des endroits sans visibilité, est désormais intégré dans l'OSR. Il convient également de le représenter en image à l'annexe 2 (nouvelle illustration 4.51.4).

Al. 5 : le contenu de l'art. 54a, al. 5, OSR en vigueur est repris sans changement.

Al. 6 : la let. a est reprise telle quelle. En ce qui concerne la let. b, l'indication « itinéraire », déjà autorisée par la législation actuelle, est précisée par l'ajout des termes « national », « régional » et « local ». De plus, deux nouveaux exemples de représentation des signaux « Indicateur de direction avancé sans mention de la destination » et « Plaque de confirmation » sont proposés à l'annexe 2 avec différentes catégories d'itinéraires (nouvelles illustrations 4.51.2 et 4.51.3). L'objectif est de clarifier les couleurs qui peuvent être utilisées pour chaque catégorie d'itinéraires.

Al. 7 : le signal « Plaque indiquant la fin d'un itinéraire » (4.51.4) n'est pas utilisé sur les itinéraires pour les cycles, les vélos tout-terrain ou les engins assimilés à des véhicules. Il convient donc de le supprimer. En lieu et place, les confirmations (flèches de direction) inscrites sur des objets, telles que l'on en rencontre fréquemment dans la pratique sur les itinéraires pour vélos tout-terrain, sont intégrées dans l'OSR.

Al. 8 (nouveau) : les panneaux d'information pour la mobilité douce sont réglés aux ch. 25 à 27 de la norme SN 640 829a. Le droit de la signalisation routière fait déjà référence à ces panneaux à l'art. 97, al. 2, let. a, OSR, lequel définit la part de publicité autorisée sur la surface du panneau. Dans un souci de cohérence, ces panneaux eux-mêmes sont désormais inscrits dans le droit. Il n'est toutefois pas nécessaire d'en indiquer les dimensions à l'annexe 1 ou de faire figurer des exemples d'illustrations à l'annexe 2.

Art. 54b (nouveau)

Les principes concernant l'indication de la direction sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre doivent figurer dans l'OSR. Plusieurs nouveaux indicateurs de direction (aujourd'hui exclusivement réglés par la norme SN 640 829a) ainsi que leurs illustrations sont proposés sur le modèle des indicateurs de direction pour les cycles et les engins assimilés à des véhicules.

Al. 1 : l'indication de la direction pour les piétons est déjà assurée en de nombreux endroits par les « indicateurs de direction pour piétons », bien connus pour leur utilisation dans le cadre de la signalisation touristique.²⁵ Cet indicateur en forme de flèche sur fond blanc est inscrit à l'al. 1 relatif aux indicateurs de direction pour réseaux de chemins pour piétons au sens de l'art. 2 de la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)²⁶ et illustré à l'annexe 2 (nouvelle illustration 4.52.1).

Al. 2 : en ce qui concerne les réseaux de chemins de randonnée pédestre au sens de l'art. 3 LCPR, les indicateurs de direction pour chemins de randonnée pédestre, les indicateurs de direction pour chemins de randonnée de montagne et les indicateurs de direction pour chemins de randonnée alpine, actuellement régis par la norme SN 640 829a, sont repris dans l'OSR. Il y a également lieu d'ajouter l'indication de la direction sur les chemins de randonnée hivernale, qui est aujourd'hui uniquement réglée dans un guide publié par l'OFROU, Suisse Rando et la fondation SuisseMobile.²⁷ Les différents indicateurs sont représentés en images à l'annexe 2 (nouvelles illustrations 4.52.2 à 4.52.5).

Al. 3 : cette disposition dresse la liste des informations supplémentaires admises sur les indicateurs de direction visés aux al. 1 et 2. Outre des indications concernant le temps de marche, des champs d'emplacement²⁸ et des informations

²⁵ SN 640 827c, ch. 12.

²⁶ RS 704

²⁷ « Chemins de randonnée hivernale et itinéraires de raquettes à neige – Guide pour la planification, la signalisation, la gestion et l'information », 2020. Consultable sous : www.ofrou.admin.ch > Thèmes > Mobilité douce > Publications > Documentation sur la randonnée et la pratique du VTT (état : 31.05.2024).

²⁸ Les champs d'emplacement sont des champs blancs à la base de l'indicateur de direction, qui contiennent des noms de localités (noms de lieux et de lieux-dits) selon la carte nationale actuelle de l'Office fédéral de topographie, ainsi que des indications d'altitude. Ces champs peuvent être utilisés séparément ou intégrés à un indicateur de direction.

complémentaires telles que le numéro et le nom des itinéraires nationaux, régionaux ou locaux affichés dans un champ, les indicateurs peuvent être dotés des symboles figurant à l'annexe 2, ch. 5, OSR.

Al. 4 : cet alinéa traite des plaques de confirmation et des autres formes de confirmation autorisées sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre. Des exemples de plaques de confirmation sont également fournis en images à l'annexe 2 (nouvelle illustration 4.52.6).

Al. 5 : les panneaux d'information concernant les réseaux de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre sont soumis aux mêmes règles que ceux destinés aux cyclistes (voir commentaire de l'art. 54a, al. 8, P-OSR). En plus des informations sur les itinéraires de chemins pour piétons ou de chemins de randonnée pédestre, ces panneaux peuvent comporter des informations sur les exigences particulières posées aux usagers, notamment pour les chemins de randonnée alpine et les chemins de randonnée hivernale.

Art. 54c (nouveau)

Al. 1 à 4 : la signalisation touristique comprend les indicateurs de direction touristiques, les panneaux des symboles touristiques et les panneaux d'information touristiques. Les principes de la signalisation touristique ainsi que les signaux correspondants sont transférés de la norme SN 640 827c à l'OSR. En outre, les dimensions de ces signaux sont indiquées à l'annexe 1 et lesdits signaux sont représentés à l'annexe 2 (nouvelles illustrations 4.52.7 à 4.52.9). À cet égard, la signalisation touristique ne pourra désormais utiliser qu'un fond brun. La signalisation avec des indicateurs blancs actuellement prévue par la norme SN 640 827c correspond aux indicateurs de direction sur les routes secondaires et aux types particuliers d'indicateurs de direction (art. 51, al. 1, et 54 OSR et nouvelles illustrations 4.33 et 4.45 à 4.48). Elle continuera à être autorisée dans ce cadre.

Al. 5 : en 2014, Suisse Tourisme a établi en collaboration avec des représentants des cantons un concept de signalisation pour indiquer l'itinéraire « Grand Tour de Suisse » (GTS) sur les routes principales et les routes secondaires.²⁹ Afin que les éléments de signalisation spécialement conçus pour le GTS et ne figurant pas dans l'OSR puissent être placés le long de l'itinéraire, l'OFROU a arrêté en mars 2015 une décision exceptionnelle temporaire en vertu de l'art. 115, al. 2, OSR. Comme le concept du GTS a prouvé son efficacité dans la pratique, cette décision exceptionnelle a été prolongée fin 2020 pour quatre années supplémentaires. Dans le cadre de la révision de l'OSR, il est proposé que la signalisation du GTS soit reprise dans le droit fédéral.

Al. 6 : Les prescriptions relatives à la signalisation touristique sur les autoroutes et semi-autoroutes seront à l'avenir ancrées juridiquement dans le nouvel art. 89b P-OSR.

²⁹ Voir www.myswitzerland.ch > Découvrir > Voyages thématiques > Auto, moto - Grand Tour (état : 31.05.2024).

Art. 56

Al. 1 (nouveau) : le but des plaques numérotées sur les routes et leurs possibilités d'utilisation sont inscrits dans le droit.

Al. 2 : cet alinéa correspond à l'actuel al. 1. Le mandat d'édicter des instructions concernant l'aspect et la mise en place des plaques numérotées pour les routes européennes, que le Conseil fédéral a confié au DETEC, est supprimé.

Al. 3 : le concept selon lequel le DETEC définit le réseau de base des autoroutes et semi-autoroutes est obsolète. Dans la mesure où les autoroutes et semi-autoroutes sont des routes nationales (c'est-à-dire des autoroutes et semi-autoroutes qui sont placées sous l'autorité de la Confédération en matière routière et lui appartiennent³⁰), leur numérotation est conforme à l'annexe de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales adopté par l'Assemblée fédérale le 10 décembre 2012³¹. Le renvoi à cet arrêté rend superflu le mandat du Conseil fédéral au DETEC, lequel peut être supprimé.

Pour différencier les autoroutes et semi-autoroutes relevant de la compétence et de la propriété de la Confédération de celles relevant de la compétence et de la propriété des cantons, il convient de recourir dans l'OSR aux termes « autoroutes et semi-autoroutes nationales » et « autoroutes et semi-autoroutes cantonales », lesquels proviennent de l'ordonnance du 18 décembre 1991 concernant les routes de grand transit³² (annexe 1, let. A à C)

Al. 4 : cet alinéa correspond à l'actuel alinéa 3. Il convient d'inscrire dans le droit la possibilité de munir les routes nationales de 3^e classe, c'est-à-dire les routes principales placées sous l'autorité de la Confédération et appartenant à cette dernière, de plaques numérotées rouges et blanches en plus des plaques numérotées bleues et blanches pour les routes principales. La numérotation est régie par l'annexe de l'arrêté sur le réseau. La documentation « ASTRA 80003 Numérotation et indication des kilométrages des RN de 3^e classe » prévoit déjà cette possibilité.³³ Le mandat confié au DETEC d'édicter des instructions concernant les plaques numérotées sur les routes principales est également supprimé.

Al. 5 (nouveau) : cette disposition correspond à l'actuel al. 4. La procédure de numérotation est désormais réglée à l'al. 6.

Al. 6 (nouveau) : cette disposition correspond en partie à l'actuel al. 4. Elle charge le DETEC de numéroter les jonctions et les échangeurs sur les autoroutes et semi-autoroutes nationales. Elle permet également au DETEC de fixer les numéros des autoroutes et semi-autoroutes cantonales ainsi que de leurs jonctions et échangeurs. Les autoroutes et semi-autoroutes cantonales sont énumérées à l'annexe 1, let. B et C, de l'ordonnance du 18 décembre 1991 concernant les routes de grand transit³⁴. Si

³⁰ Art. 8, al. 1, de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (LRN, RS 725.11).

³¹ FF 2017 7391 ; 2023 2464

³² RS 741.272

³³ Consultable sous : www.ofrou.admin.ch > Public professionnel > Standards pour les routes nationales > Documentation (état : 31.05.2024).

³⁴ RS 741.272

nécessaire, la Confédération pourra numéroter ces routes en collaboration avec les cantons concernés.

La numérotation doit désormais faire l'objet d'une ordonnance du département et non plus d'instructions. Le DETEC peut déléguer cette tâche ou ce pouvoir à l'OFROU. Cette approche doit permettre un échange le plus étroit et le plus pragmatique possible entre la Confédération et les cantons dans ce domaine. Pour la dénomination des jonctions et des échangeurs ainsi que pour la mise en œuvre de la motion Bühler 17.3952, voir les commentaires des art. 86, al. 8 et 9, et 87, al. 6, P-OSR.

Art. 59, al. 2^{bis} et 4

Al. 2^{bis} (nouveau) : dans la pratique, des variantes spéciales du signal « Disposition des voies de circulation » (4.77) sont utilisées pour indiquer des déplacements latéraux, des voies de dégagement, des rabattements de voies de circulation et des rétrécissements dans la signalisation des chantiers. Afin d'améliorer la compréhension de ces variantes aux abords de chantiers, un signal d'indication distinct « Disposition du tracé des voies de circulation aux abords d'un chantier » est soumis à la discussion avec des exemples correspondants à l'annexe 2 (nouvelle illustration 4.77.3).

Al. 4 : les prescriptions relatives au placement du signal « Disposition des voies de circulation » sur les autoroutes et semi-autoroutes sont désormais réglées dans le nouvel art. 89a, al. 1, P-OSR. Le renvoi à l'al. 4 OSR doit donc être adapté en conséquence.

Art. 62, al. 1 à 3 et 5

Al. 1 et 2 : l'énumération des signaux d'indication admis est complétée par le signal « Station-service proposant du carburant de remplacement ». Il est également prévu d'ajouter une illustration adaptée à l'annexe 2 (nouvelle illustration 4.84.1). Cette disposition vise à transposer dans l'OSR une signalisation déjà très répandue dans la pratique, mais qui n'était réglée jusqu'ici que dans des instructions³⁵.

Le signal d'indication « Téléphone » (4.81) n'est aujourd'hui plus en usage et doit donc être retiré du catalogue des signaux prévus par le droit fédéral. Il faut le remplacer par le signal « Poste d'appel d'urgence ». Ce signal est actuellement réglé à l'art. 62, al. 3, OSR ; il est utilisé en particulier dans les tunnels. Des exemples de ce signal figurent dorénavant à l'annexe 2 (nouvelle illustration 4.81).

Dans le texte allemand, le terme « Zeltplatz » est remplacé par « Campingplatz » aux al. 1 et 2. D'autre part, les emplacements pour les voitures automobiles servant d'habitation peuvent désormais être signalés comme tels (voir commentaire de l'art. 54, al. 3, P-OSR).

³⁵ Ch. 3.1 des instructions de l'OFROU du 10 mai 2020 concernant la signalisation des aires de repos et les indications complémentaires sur les indicateurs de direction pour les aires de ravitaillement sur les autoroutes et les semi-autoroutes. Consultables sous : www.ofrou.admin.ch > Public professionnel > Exécution du droit de la circulation routière > Documents > Instructions (état : 31.05.2024).

Al. 3 : la combinaison de signaux « Poste d'appel d'urgence » et « Extincteur » (4.92) n'est actuellement réglée que dans une directive de l'OFROU³⁶. La possibilité de combiner ces deux signaux s'il n'y a pas suffisamment de place dans les tunnels est désormais inscrite dans le droit fédéral, à l'al. 3 et à l'annexe 2 (nouvelle illustration 4.81).

Al. 5 : l'actuel al. 5 traite du signal « Bulletin routier radiophonique ». La disposition stipule que sur les routes autres que les autoroutes et les semi-autoroutes, le signal sera placé uniquement aux endroits où la gamme de fréquence change. Le remplacement de la modulation de fréquence (FM) par le *Digital Audio Broadcasting plus* (DAB+) pour la diffusion des programmes radio a pour conséquence que les stations de radio ne sont plus recherchées par leur fréquence, mais par leur nom. Par conséquent, il n'est désormais plus nécessaire d'indiquer la fréquence sur le signal « Bulletin routier radiophonique » (4.90). Aujourd'hui, la plupart des stations de radio publiques ou privées, nationales ou régionales, fournissent des informations sur les conditions de circulation actuelles. Les informations routières sont également diffusées par d'autres canaux que la radio, comme les téléphones portables, les systèmes de navigation ou les panneaux à messages variables. Dès lors, indiquer un « émetteur diffusant un programme national » sur les routes ne semble plus d'actualité. Le contenu de l'actuel al. 5 peut donc être supprimé purement et simplement. Concernant l'utilisation du signal « Bulletin routier radiophonique » (4.90) dans les tunnels, voir le commentaire de l'art. 89a, al. 2, P-OSR.

Au lieu du signal « Bulletin routier radiophonique », l'al. 5 devrait à l'avenir réglementer le signal « Station-service proposant du carburant de remplacement ». Pour indiquer le type de carburant de remplacement proposé à l'endroit concerné, le signal « Station-service proposant du carburant de remplacement » peut être complété par l'abréviation appropriée. Les abréviations suivantes sont autorisées, à savoir CNG (*Compressed Natural Gas*) pour le gaz naturel, EV (*Electric Vehicle*) pour les stations de recharge, H₂ (*Hydrogenium*) pour l'hydrogène et LPG (*Liquefied Petroleum Gas*) pour le gaz de pétrole liquéfié.

Art. 66, al. 5 let. c

Le dispositif de balisage temporaire « Palette à faces alternantes », renommé « paletta segnaletica » dans le texte italien, sera désormais réglementé à l'article 80, alinéa 5, P-OSR. Le renvoi à l'art. 66, al. 5, let. c, OSR doit être adapté en conséquence.

Art. 72, al. 1^{er}, 1^{quater}, 3 et 5

Al. 1^{er} (nouveau) : la disposition selon laquelle les dimensions des marques sont régies par l'annexe 1 est inscrite dans un nouvel alinéa de l'article sur les principes applicables aux marques. À l'instar des signaux³⁷, il doit être possible, dans des cas particuliers et justifiés, de s'écarter des dimensions des marques fixées par le droit fédéral.

³⁶ Ch. 3.2.5 de la directive de l'OFROU « ASTRA 13010 Signalisation des dispositifs de sécurité dans les tunnels routiers » (édition 2011). Consultable sous : www.ofrou.admin.ch > Public professionnel > Documents pour les routes nationales / projets d'agglomération > Standards pour les routes nationales > Directive (état : 31.05.2024).

³⁷ Art. 102, al. 3, OSR.

Al. 1^{quater} (nouveau) : cette nouvelle disposition vise à établir le principe selon lequel les marques doivent être bien visibles pour les usagers de la route. Ces derniers voient les marques avec un angle de vue relativement rasant. Les flèches, inscriptions et symboles doivent donc être allongés ou déformés dans le sens de circulation. Les dimensions exactes, tenant compte du principe d'allongement des marques, doivent être définies dans une norme, comme c'était le cas jusqu'à présent.

Al. 3 : la possibilité d'apposer sur la chaussée le symbole du signal « Autoroute » (4.01), en plus des indications de direction et des inscriptions prévues par l'OSR³⁸, n'est actuellement réglée que dans une norme (juridiquement contraignante).³⁹ Elle est désormais transposée dans l'OSR.

Al. 5 : en vertu de l'art. 115, al. 1, OSR, le DETEC est habilité à édicter des instructions concernant les marques. La précision identique figurant à l'art. 72, al. 5, OSR est inutile et peut être supprimée.

Art. 72a, al. 1 et 2

Al. 1 : le principe actuellement réglé dans une norme (juridiquement contraignante)⁴⁰, selon lequel les marques tactilo-visuelles doivent être appliquées à chaque fois qu'il existe un besoin réel ou que la sécurité et l'orientation des personnes aveugles et malvoyantes ne peuvent pas être assurées par des éléments de construction, est désormais inscrit dans l'OSR. Il existe un besoin réel notamment aux abords des foyers pour aveugles et malvoyants, des hôpitaux, des bâtiments et installations accessibles au public ou des arrêts de transports publics.

Al. 2 : cette disposition est adaptée de manière à compléter les marques tactilo-visuelles autorisées par le droit en vigueur par des renvois entre parenthèses et des illustrations à l'annexe 2, ch. 6, OSR (nouvelles illustrations 6.30 à 6.34). Une nouvelle structure de l'alinéa est proposée en vue d'en améliorer la clarté (nouvelles let. a à e).

Art. 72b (nouveau)

La possibilité prévue par une norme (juridiquement contraignante)⁴¹ de marquer le franchissement de la berme centrale sur les autoroutes et semi-autoroutes au moyen de feux encastrés est inscrite dans le droit fédéral au moyen de ce nouvel article.

Art. 73, al. 1 et 1^{bis}

Al. 1 et al. 1^{bis} (nouveau) : les lignes de sécurité (6.01 et 6.02) comptent parmi les principales marques visant à améliorer la sécurité sur les routes. Les infractions aux règles de la circulation dans ce domaine sont donc passibles d'amendes relativement élevées. Les amendes d'ordre varient entre 100 et 140 francs, mais le franchissement des lignes de sécurité est souvent sanctionné dans le cadre d'une procédure pénale

³⁸ Sont par ex. considérées comme inscriptions au sens de l'art. 72, al. 3, OSR les inscriptions « TAXI » (art. 73a, al. 1), « BUS » (art. 74b) ou « STOP » (art. 75, al. 2).

³⁹ SN 640 850a, ch. 7.6.

⁴⁰ SN 640 852, ch. 6.

⁴¹ SN 640 853.

ordinaire en raison du danger qu'il représente. Il est donc important que les usagers de la route sachent si la ligne peinte sur la chaussée constitue ou non une ligne de sécurité. La ligne doit donc être suffisamment longue. Par conséquent, les longueurs minimales des lignes de sécurité doivent figurer non seulement à l'annexe 1, mais aussi dans le corps du texte de l'OSR. Les longueurs minimales de 20 m en localité et de 50 m hors localité correspondent à celles définies dans les normes techniques.⁴² La longueur minimale de 20 m est également conforme aux prescriptions internationales.⁴³ Afin d'en améliorer la lecture, l'actuel al. 1 est divisé en deux alinéas. Le nouvel al. 1 règle les fonctions des lignes de sécurité, tandis que le nouvel al. 1^{bis} contient les prescriptions juridiques relatives à la longueur des lignes de sécurité.

Art. 74, al. 1^{bis} (nouveau)

Il n'y a lieu de marquer des voies de circulation qu'aux endroits où tous les genres de véhicules circulant habituellement sur la voie en question peuvent se croiser ou circuler de front sans danger et sans empiéter sur une voie de circulation contiguë. Ce principe général n'est actuellement inscrit qu'au ch. 6 de la norme SN 40 862 « Marquages ; Applications pour routes principales et secondaires », laquelle n'est plus juridiquement contraignante depuis début 2021. Ce principe est repris dans l'OSR en raison de sa portée. En ce qui concerne les voies centrales banalisées (voir art. 74a, al. 2, OSR), le principe est respecté dans la mesure où aucune marque centrale n'est appliquée en raison de la largeur insuffisante de la voie centrale banalisée. À noter toutefois que pour des raisons de sécurité, les voies centrales banalisées devraient aussi présenter une largeur suffisante pour permettre aux véhicules de se croiser et de circuler de front. Il convient de prêter une attention particulière à l'état de la technique en la matière.

Art. 76, titre et al. 1^{bis} (nouveau)

La « ligne de rabattement » formellement régie par la norme SN 640 850a (juridiquement contraignante) et largement répandue dans la pratique sera désormais réglée dans le droit fédéral. Les lignes de rabattement qui contournent des obstacles en bordure de la chaussée sont similaires aux lignes de bordure sur le plan de leur fonction. La ligne de rabattement a en revanche une signification propre en présence d'îlots et d'obstacles sur la chaussée. Elle doit donc faire l'objet d'un alinéa spécifique, d'un renvoi entre parenthèses et d'une illustration à l'annexe 2, ch. 6, OSR (nouvelle illustration 6.16.4). Il est permis de franchir les lignes de rabattement au même titre que les lignes de bordure. Il convient toutefois de noter que les îlots et les obstacles situés au milieu de la chaussée doivent être contournés par la droite. De plus, une ligne de rabattement de plus de 20 m au milieu de la chaussée (en localité) devient une ligne de sécurité (voir commentaire de l'art. 73, al. 1^{bis}, P-OSR).

⁴² SN 640 850a, ch. 7.1.

⁴³ Ch. 2 ; annexe 2, chap. II, let. A, n° 6 de la Convention sur la signalisation routière en relation avec le ch. 7 de l'annexe au Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière.

Art. 79, al. 3

L'art. 79, al. 3, OSR, qui traite de la double ligne transversale de couleur bleue et blanche, est désormais complété par un renvoi entre parenthèses et une illustration à l'annexe 2, ch. 6, OSR (nouvelle illustration 6.24).

Art. 80

Al. 1 : le contenu de l'art. 80, al. 1, OSR en vigueur est repris sans changement.

Al. 2 : les dispositifs de balisage temporaires « Balise de guidage » et « Cône de balisage » sont complétés par un renvoi entre parenthèses et par les illustrations correspondantes sous le nouveau ch.7 proposé pour l'annexe 2 (nouvelles illustrations 7.01 et 7.02). De plus, leurs dimensions autorisées conformément aux normes techniques applicables⁴⁴ sont définies à l'annexe 1. Selon les normes techniques, les tonneaux mentionnés dans l'actuel al. 2 ne sont pas prévus pour la signalisation des chantiers. Ils ne sont donc plus mentionnés expressément dans l'ordonnance.

Al. 3 : les parenthèses contenues dans cet alinéa sont supprimées. Cette nouvelle formulation n'apporte pas de modification matérielle.

Al. 4 (nouveau) : les panneaux d'avertissement mobiles sont principalement fixés sur des véhicules d'intervention ou des remorques. Ils sont aujourd'hui partiellement régis par l'OSR, notamment à l'art. 82, al. 5^{bis}, OSR qui précise que des flèches de rabattement jaunes en version lumineuse peuvent être utilisées sur des véhicules en mouvement ou à l'arrêt sur la chaussée. Sinon, ces panneaux sont exclusivement réglés dans une norme.⁴⁵ Les panneaux d'avertissement mobiles, que l'on rencontre fréquemment sur les autoroutes et les semi-autoroutes à proximité des chantiers, sont désormais réglés de manière plus détaillée dans le droit fédéral et accompagnés d'un renvoi entre parenthèses ainsi que d'une illustration sous le nouveau ch. 7 proposé pour l'annexe 2 (nouvelle illustration 7.03). Dans la pratique, outre les flèches de rabattement représentées par des ampoules LED jaunes, des flèches de rabattement blanches sont aussi utilisées sur des panneaux d'affichage variable. L'aspect de ces dernières sera aussi expressément autorisé sur le plan juridique.

Al. 5 : n vertu de l'art. 115, al. 1, OSR, le DETEC est habilité à édicter des instructions concernant les signaux, les marques et les dispositifs de balisage. La précision figurant à l'art. 80, al. 5, OSR est donc supprimée. En lieu et place, il convient d'inscrire dans le droit la palette à faces alternantes utilisée pour régler la circulation lorsque la chaussée se rétrécit aux abords des chantiers, actuellement réglée à l'al. 4. En outre, la palette à faces alternantes se voit doter d'un renvoi entre parenthèses et d'une illustration sous le nouveau ch. 7 proposé pour l'annexe 2 (nouvelle illustration 7.04).

Al. 6 (nouveau) : Cette nouvelle disposition pose le principe selon lequel les chantiers doivent être mis en place de manière sûre pour la circulation routière et pour les

⁴⁴ SN 40 885 et SN 40 886.

⁴⁵ SN 40 885, ch. 19, tab. 2.

personnes travaillant sur le chantier. En l'occurrence, la sécurité du personnel de chantier n'est pas seulement régie par le droit de la circulation routière, mais aussi et surtout par la législation en matière de sécurité et de protection de la santé des travailleurs. Il convient en outre de faire expressément mention de l'éclairage adéquat des chantiers lorsque les conditions de luminosité sont insuffisantes (la nuit, par mauvais temps, chantiers dans un passage souterrain, etc.). Du point de vue du droit de la circulation routière, la visibilité des chantiers est primordiale ; à cet effet, les signaux et les barrières notamment sont équipés de feux d'avertissement et, le cas échéant, de feux jaunes clignotants (art. 70, al. 1, let. c, OSR).⁴⁶ L'éclairage joue également un rôle important du point de vue du droit du travail (éclairage des postes de travail).

Par ailleurs, il est une nouvelle fois fait expressément référence à l'état de la science, de la technique et de la pratique, dont le respect est particulièrement important dans le domaine de la signalisation des chantiers en raison du risque accru d'accidents. Cette disposition est une répétition de ce qui est énoncé dans le nouvel article 103a P-OSR.

Al. 7 (nouveau) : cette nouvelle disposition vise à garantir l'utilisation des dispositifs de balisage temporaires (rouges et blancs) non seulement sur les chantiers mais aussi en présence d'autres obstacles provisoires sur la chaussée.

Art. 82

Al. 1 : la disposition selon laquelle les obstacles permanents doivent être à moins de 1 m du bord de la chaussée pour qu'ils puissent être signalés par des dispositifs de balisage est trop rigide. Elle est supprimée et remplacée par la notion d'« obstacles permanents qui se trouvent à côté [...] de la chaussée ». Les distances minimales pour certains dispositifs de balisage peuvent être définies dans une norme. Les obstacles situés au-dessus de la chaussée et signalés par des dispositifs de balisage (par ex. des bandes de balisage) sont mentionnés expressément. La mention selon laquelle les obstacles sont à signaler lorsqu'ils compromettent la sécurité routière, notamment en cas de mauvaise visibilité, vise à préciser que les obstacles potentiels ne doivent pas tous être assortis de dispositifs de balisage.

Al. 2 : actuellement, l'al. 2 règle à la fois les bandes de balisage et les flèches de guidage. Il portera désormais exclusivement sur les différentes formes de bandes de balisage. Il ne sera donc plus question, dans l'introduction, que des bandes de balisage. Les flèches de guidage mentionnées à l'actuelle let. b sont réglées dans un nouvel al. 5.

Al. 3 et 4 (nouveaux) : les dispositions concernant les balises sont actuellement réglées à l'al. 3. Par souci de clarté, elles sont désormais scindées en deux alinéas. L'al. 3 définit les différents types de balises. Les dimensions autorisées pour ces balises figurent désormais à l'annexe 1. En outre, le nouveau ch. 7 proposé pour l'annexe 2 comporte des exemples de poteaux à section triangulaire en plus des poteaux à section

⁴⁶ SN 40 885, ch. 23, et 40 886, ch. 17.

circulaire (nouvelles illustrations 7.05 et 7.06). Enfin, le nouvel al. 4 règle les catadioptrés montés sur les balises.

Al. 5 (nouveau) : les flèches de guidage visées à l'actuel art. 82, al. 2, let. b, OSR font l'objet d'un alinéa distinct. L'objectif est de régler l'aspect ainsi que les conditions de base régissant l'utilisation des flèches de guidage. De plus, un renvoi entre parenthèses est ajouté pour ce dispositif de balisage, les dimensions de ce dernier sont indiquées à l'annexe 1 et une représentation en est fournie à titre d'exemple à l'annexe 2, ch. 7 (nouvelle illustration 7.07)

Al. 6 : en vertu de l'art. 115, al. 1, OSR, le DETEC est habilité à édicter des instructions concernant les dispositifs de balisage. La précision identique figurant à l'art. 82, al. 6, OSR est donc inutile et peut être supprimée.

L'usage prévu des bornes d'îlots est désormais mentionné expressément dans la loi. De plus, un renvoi entre parenthèses est ajouté pour ce dispositif de balisage, les dimensions de ce dernier sont indiquées à l'annexe 1 et une représentation en est fournie à titre d'exemple à l'annexe 2, ch. 7 (nouvelle illustration 7.08)

Al. 7 : le dispositif de balisage « Séparateur de trafic » est réglé dans ce nouvel alinéa, avec l'ajout un renvoi entre parenthèses, ses dimensions sont indiquées à l'annexe 1 et une représentation en est fournie à titre d'exemple à l'annexe 2, ch. 7 (nouvelle illustration 7.09).

Al. 8 : le contenu de l'art. 82, al. 5^{bis}, OSR en vigueur est repris sans changement.

Art. 86, al. 5, 8 et 9 (nouveaux)

Al. 5 : Le terme « autres destinations », utilisé dans les normes et courant dans la pratique, n'est pas ancré dans le droit de la signalisation en vigueur. Il sera à l'avenir expressément mentionnée à l'al. 5.

Al. 8 : cette disposition règle la dénomination des jonctions d'autoroute sur le modèle de l'art. 56, al. 6, P-OSR concernant la numérotation des jonctions et échangeurs autoroutiers. Le DETEC est compétent dans ce domaine, en collaboration avec les cantons. Il détermine les noms des jonctions dans une nouvelle ordonnance du département qui remplacera les instructions actuelles. Au besoin et en vertu de l'art. 86, al. 5, OSR, le DETEC peut également inscrire d'autres destinations dans la législation. Comme dans le cas de la numérotation des jonctions et échangeurs autoroutiers, le DETEC peut déléguer cette tâche ou ce pouvoir à l'OFROU.

Al. 9 : en application de la motion Bühler 17.3952, cette nouvelle disposition règle les conditions dans lesquelles les localités bilingues pourront être mentionnées en deux langues sur les indicateurs de direction des autoroutes et semi-autoroutes.⁴⁷ Elle précise expressément qu'en cas de rejet d'une demande, une décision susceptible de

⁴⁷ Ch. 3.3.

recours doit être rendue. Le DETEC règle les modalités dans une ordonnance du département.

Art. 87, al. 6 (nouveau)

Afin que ce qui est prévu à l'art. 86, al. 8 et 9, P-OSR pour les jonctions s'applique également aux échangeurs, il est fait référence dans cette nouvelle disposition à l'application par analogie des deux alinéas.

Art. 89

L'actuel art. 89 OSR règle la signalisation de diverses indications sur les autoroutes et semi-autoroutes. Par souci de clarté, cette disposition est scindée en deux articles. Le nouvel art. 89 P-OSR renferme des prescriptions sur la signalisation des aires de ravitaillement et de repos le long des autoroutes et semi-autoroutes.

Al. 1 : le terme « stations de recharge » est ajouté à l'énumération des exemples d'installations annexes dans la phrase introductive de l'al. 1 de l'actuel art. 89 OSR. Les flèches de direction sur les signaux d'indication des installations annexes, qui n'étaient jusqu'à présent réglées que dans une norme⁴⁸, sont expressément mentionnées aux let. c et d. Les let. a et b de l'art. 89a, al. 1, OSR en vigueur sont reprises sans changement.

Al. 2 et 3 : actuellement, les signaux utilisés pour indiquer les installations annexes sont principalement régis par une norme ou par des instructions.⁴⁹ Il sont désormais réglés expressément dans le droit fédéral. L'indication de la direction des aires de ravitaillement est ancrée dans la législation à l'al. 2 au moyen du signal « Aire de ravitaillement » (4.74), avec les indications autorisées, et d'un exemple d'illustration représenté à l'annexe 2. En ce qui concerne l'indication de la direction des aires de repos, l'al. 3 mentionne le signal 4.17 ainsi que la possibilité d'indiquer les éventuelles stations de recharge pour véhicules électriques au moyen du symbole 5.42.

Al. 4 : cet alinéa reprend le contenu de l'art. 89, al. 7, OSR en vigueur.

Art. 89a (nouveau)

Le nouvel art. 89a P-OSR reprend sans changement le titre ainsi que la teneur des al. 2, 4, 5, 6 et 9 de l'actuel art. 89 OSR dans les nouveaux al. 1, 3, 4, 5 et 7.

Al. 2 : étant donné que la fréquence FM sera remplacée par le signal DAB+ et qu'il n'est pas nécessaire d'indiquer un « émetteur diffusant un programme national » sur les routes, le signal « Bulletin routier radiophonique » ne sera plus utilisé non plus sur les tronçons en section courante des autoroutes et semi-autoroutes (pour plus de détails sur ce sujet : voir le commentaire de l'art. 62, al. 5, P-OSR). Ce signal continuera toutefois à être utilisé sur les autoroutes et semi-autoroutes comme

⁴⁸ SN 640 820a, ch. 12 et 14.

⁴⁹ SN 640 820a, ch. 12 à 14 ; instructions de l'OFROU du 10 mai 2020 concernant la signalisation des aires de repos et les indications complémentaires sur les indicateurs de direction pour les aires de ravitaillement sur les autoroutes et les semi-autoroutes (note de bas de page 35).

élément de la sécurité dans les tunnels. Il sera placé avant les tunnels dans lesquels il est possible de recevoir, par voie radiophonique, des informations spécifiques relatives à des événements et, le cas échéant, des consignes sur le comportement à adopter. Comme les informations en question peuvent être diffusées dans les tunnels sur tous les émetteurs capables de les recevoir, il n'est pas nécessaire d'indiquer sur le signal le nom de la station ou la fréquence. Désormais, le signal contient l'inscription « Radio Info » (nouvelle illustration 4.90).

Al. 5 : l'indication du nombre de kilomètres est désormais autorisé non seulement sur les autoroutes et semi-autoroutes, mais aussi sur les routes nationales de 3^e classe en dehors des localités. Cette possibilité est déjà prévue conformément à la documentation « ASTRA 80003 Numérotation et indication des kilométrages des RN de 3^e classe ».⁵⁰

Al. 6 : à l'al. 8 de l'art. 89 OSR en vigueur, le Conseil fédéral charge l'OFROU de déterminer dans quelle mesure les indicateurs de direction installés sur les autoroutes et semi-autoroutes peuvent comporter des indications supplémentaires. Les indications autorisées sont actuellement réglées au ch. 6 des instructions du DETEC du 12 novembre 2019 relatives à l'indication de la direction au niveau des jonctions et à la dénomination des échangeurs sur le réseau des routes nationales. Il est prévu de les régler dans une ordonnance du département, qui sera élaborée dans le cadre de la mise en œuvre de la motion 17.3952 Bühler.⁵¹ La délégation de compétences législatives au DETEC est inscrite dans le nouvel al. 6. Le DETEC est ainsi habilité à déléguer à l'OFROU la tâche de déterminer certaines indications supplémentaires (art. 106, al. 1, LCR).

Art. 89b (nouveau)

Les principes de la signalisation touristique sur les autoroutes et semi-autoroutes, laquelle est à l'heure actuelle exclusivement réglée par des instructions⁵², sont transposés dans l'OSR.

Al. 1 à 3 : l'al. 1 règle le « panneau annonçant une région touristique » et l'al. 2, le « panneau touristique de bienvenue ». Ces deux signaux sont assortis d'un renvoi entre parenthèses, leurs dimensions sont définies à l'annexe 1 et des représentations en sont fournies à titre d'exemples à l'annexe 2 (nouvelles illustrations 4.74.1 et 4.74.2). L'al. 3 définit les exigences de base concernant leur aspect.

Al. 4 : l'indication de la direction du GTS sur les autoroutes et semi-autoroutes est inscrite dans le droit de façon analogue à l'indication de la direction sur le réseau routier secondaire (voir commentaire de l'art. 54c P-OSR).

⁵⁰ Note de bas de page 33.

⁵¹ Ch. 3.3.

⁵² Instructions de l'OFROU du 14 mai 2012 concernant la signalisation touristique sur les autoroutes et les semi-autoroutes. Consultables sous : www.ofrou.admin.ch > Public professionnel > Exécution du droit de la circulation routière > Documents > Instructions (état : 31.05.2024).

Art. 90, al. 5 et 6

Al. 5 (nouveau) : la disposition actuelle est complétée par un nouvel alinéa prévoyant l'utilisation des marques applicables aux routes principales et aux routes secondaires aux abords des installations annexes et sur les aires de repos. Ce principe n'est actuellement inscrit qu'au ch. 1 de la norme SN 40 854a « Marquages ; disposition sur les autoroutes et semi-autoroutes », laquelle était juridiquement contraignante jusqu'à fin 2020.

Al. 6 (nouveau) : la possibilité d'indiquer la disponibilité d'un lit d'arrêt au moyen d'une marque rouge et blanche, qui n'est actuellement prévue que dans une norme⁵³, est transposée dans la législation fédérale, aussi bien sous forme de texte que d'image (nouvelle illustration 6.35).

Art. 101, al. 1

Les marques et signaux actuellement régis par des normes VSS et des instructions du DETEC ou de l'OFROU sont transposés dans le droit fédéral de la signalisation routière dans le cadre de cette révision. Cela vaut également pour la signalisation touristique et les indicateurs de direction pour les hôtels, pour lesquels l'art. 101, al. 1, OSR en vigueur prévoit une réserve explicite. Le principe selon lequel seuls les signaux et marques prévus par le droit fédéral sont admis sur les routes est déjà inscrit à l'art. 5, al. 3, LCR. De plus, l'art. 101, al. 1 dans sa teneur actuelle est insuffisant, car les marques particulières seront désormais réglées dans une ordonnance du département distincte et non dans l'OSR. Enfin, le renvoi à l'art. 115 OSR est purement déclaratif et peut également être supprimé. Cet alinéa peut donc être abrogé sans remplacement.

Art. 102, al. 2, 4 et 5

Al. 2 : le format intermédiaire est déjà utilisé en de nombreux endroits sur les autoroutes, notamment en raison de l'évolution technologique des films rétro réfléchissants et des signaux placés au-dessus de la chaussée. Il convient de tenir compte de cette pratique.⁵⁴

Al. 4 : en raison de la reprise dans l'OSR des indicateurs de direction pour les hôtels et de la signalisation touristique, il est nécessaire de compléter la réserve concernant la rétro réflexion visée à l'al. 4. Les indicateurs de direction « Entreprise » et « Hôtel » ainsi que la signalisation touristique ne doivent pas altérer l'efficacité des autres panneaux de signalisation (art. 49, al. 1, P-OSR). Les signaux en question ne peuvent donc être que légèrement rétro réfléchissants. Les indicateurs de direction rétro réfléchissants destinés aux marcheurs et aux randonneurs sont interdits, car ils n'ont aucune utilité supplémentaire pour les usagers de la route concernés. En revanche, les signaux d'indication de direction pour les cycles et les engins assimilés à des véhicules peuvent, sans obligation toutefois, être rétro réfléchissants, comme c'est déjà le cas actuellement.

⁵³ SN 640 850a, ch. 7.2.

⁵⁴ Ch. 3.4.

Al. 5 : il est indiqué expressément que la police de caractères « ASTRA Frutiger » devra être utilisée aussi pour les indicateurs de direction « Entreprise » et « Hôtel » ainsi que pour les signaux d'indication de direction destinés aux cycles et aux engins assimilés à des véhicules de même qu'aux marcheurs et aux randonneurs. La signalisation touristique continue de faire exception.

Art. 103, al. 5

Les panneaux à affichage variable des véhicules convoyeurs de transports spéciaux et des véhicules du service d'entretien des routes constituent des outils importants pour l'accomplissement de la mission. Ils ont été autorisés en tant que dispositifs techniques par la révision de l'OETV⁵⁵/OSR du 15 janvier 2017. L'utilisation de panneaux à affichage variable lors de transports spéciaux et sur des véhicules d'entretien contribue à la sécurité routière. Elle est reconnue internationalement et a fait ses preuves.

En vertu de l'art. 103, al. 5, OSR en vigueur, le signal « Autres dangers » (1.30) peut figurer sur les panneaux à affichage variable des véhicules d'entretien ou des véhicules convoyeurs de véhicules spéciaux ou de transports spéciaux en mouvement ou à l'arrêt sur la chaussée. Les normes techniques applicables prévoient également que le signal « Travaux » (1.14) peut être affiché sur les véhicules d'entretien pour signaler des travaux d'entretien ou de construction.⁵⁶ Cette possibilité de signalisation sur les véhicules est intégrée dans le droit fédéral.

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. Il sera donc permis d'utiliser les signaux interdisant les dépassements (« Interdiction de dépasser », « Interdiction aux camions de dépasser ») et les signaux précisant le sens de contournement des obstacles (« Obstacle à contourner par la droite », « Obstacle à contourner par la gauche »).

Art. 103a (nouveau)

Al. 1 : cette disposition constitue la « pièce maîtresse » du passage des renvois directs aux renvois indirects dans la signalisation routière, qui est l'objectif poursuivi par la révision.⁵⁷ Il faudra se référer à l'état de la technique partout où le droit fédéral de la circulation routière ne contient aucune réglementation spécifique. En plus de l'exécution, l'aspect et la mise en place des signaux, marques, dispositifs de balisage, réclames routières, etc., il est également fait explicitement mention de leur entretien et de leur contrôle.

Al. 2 : cette disposition cite des exemples des principales normes techniques nationales et internationales auxquelles il est possible de se référer pour évaluer l'état de la science, de la technique et de la pratique. Cette énumération n'est pas

⁵⁵ Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RS 471.41)

⁵⁶ SN 40 886, annexe 1A et 1B (« Chantier mobile »), et 40 885, annexe 2, illustration 58 (« Autoroute, véhicule de travail en dehors des voies de circulation »).

⁵⁷ Ch. 3.1.

exhaustive, de sorte que d'autres règles de la technique peuvent également être utilisées. Il convient toutefois de noter que les normes VSS reflètent particulièrement bien les standards techniques généralement appliqués en Suisse. Elles revêtent donc une grande importance dans la perspective d'un code de la route uniforme.

Une note de bas de page précise que les différentes normes techniques peuvent être consultées et obtenues auprès de l'Association suisse de normalisation (SNV). La SNV, dont la VSS est également membre, constitue un forum national suisse voué au développement et à l'harmonisation des normes et des règles.⁵⁸ Elle est membre d'organisations de normalisation européennes et internationales comme le Comité européen de normalisation (CEN) ou l'Organisation internationale de normalisation (ISO).

Al. 3 : dans sa version actuelle, l'OSR emploie déjà à plusieurs reprises le terme « exécution ».⁵⁹ Celui-ci recouvre également la fabrication de signaux, de marques et de dispositifs de balisage. Il existe ainsi diverses normes VSS qui fixent des exigences en matière de fabrication ou de contrôle de la constance des performances. Ces normes reprennent les normes européennes (EN) correspondantes et contiennent en outre un « avant-propos national ».⁶⁰ Dans la législation sur les produits de construction, les normes EN, dites « normes techniques harmonisées », définissent également les performances que les produits correspondants doivent atteindre pour pouvoir être légalement mis sur le marché suisse (art. 4 de la loi fédérale du 21 mars 2014 sur les produits de construction [LPCo]⁶¹). Elles servent en outre de base pour la déclaration des performances que les fabricants ont l'obligation d'établir (art. 5 LPCo). Les normes EN sont donc contraignantes à cet égard, d'où la nécessité d'introduire dans le droit de la signalisation routière une réserve au profit de la législation sur les produits de construction.

Art. 104, al. 1^{bis} (nouveau)

La mise en place et l'enlèvement des signaux et marques relèvent en principe de la compétence de l'autorité. Le personnel des véhicules convoyeurs peut toutefois utiliser le signal « Autres dangers » (1.30) de sa propre initiative. Dans la mesure où il s'agit de signaux de prescription, la compétence correspondante n'a toutefois pas à lui être conférée par le droit fédéral. Il incombe plutôt à la police de lui en donner l'autorisation. La règle applicable est donc la même qu'en matière de régulation du trafic, pour laquelle les conducteurs de véhicules convoyeurs doivent aussi obtenir une autorisation de la police cantonale. Cette dernière peut délivrer des autorisations aux conducteurs de véhicules convoyeurs, dans la mesure où elle peut ordonner des mesures de son propre chef. La police cantonale demeure libre de décider du cadre dans lequel l'autorisation est accordée et de sa forme.

⁵⁸ Art. 2, al. 1, des statuts de la SNV du 25 juin 2009. Consultable sous : www.snv.ch > Membres > Affiliation (état : 31.05.2024).

⁵⁹ Par ex. art. 81, al. 1, art. 82, al. 5^{bis} et 5 ou art. 115, al. 1.

⁶⁰ Par ex. SN 640 844-1a-NA [EN 12352 : 2006], SN 640 877-15 [EN 1423] ou SN EN 1463-2. Voir aussi note de bas de page 3.

⁶¹ RS 933.0

Art. 105, al. 2

Les signaux et marques doivent être parfaitement et durablement visibles pour que les usagers de la route puissent les respecter. Il en va de même pour les dispositifs de balisage, raison pour laquelle ils sont désormais expressément mentionnés. Le non-respect des signaux difficilement ou nullement visibles ne peut pas être reproché aux usagers de la route. Diverses normes VSS contiennent également des prescriptions précisant à quel moment les signaux et marques doivent être remplacés.

Art. 115

Al. 1 : à la suite du passage des renvois directs aux renvois indirects, la possibilité donnée au DETEC de conférer un caractère obligatoire aux normes techniques est abrogée. Cependant, tant le DETEC que l'OFROU (voir art. 115, al. 2, OSR) demeurent habilités à édicter des instructions concernant l'exécution, l'aspect et la mise en place des signaux, marques, dispositifs de balisage, réclames routières, etc. L'entretien et le contrôle sont désormais aussi explicitement mentionnés (voir également le commentaire de l'art. 105, al. 2, P-OSR).

Al. 1^{bis} (nouveau) : la compétence du Conseil fédéral de modifier l'OSR est désormais déléguée au DETEC en ce qui concerne l'annexe 1 et l'annexe 2, ch. 5.⁶²

Al. 2 : dans le texte italien, l'expression « sentieri per il turismo pedestre » est remplacée par « sentieri » afin d'harmoniser la terminologie.

Al. 3 : voir le commentaire de l'art. 54, al. 3, P-OSR.

Art. 115a

Compte tenu du remplacement des renvois directs par des renvois indirects et de la reprise des contenus les plus importants des normes VSS énumérées à l'art. 115a OSR, cette disposition peut être abrogée.

Art. 117e (nouveau)

Les modifications prévues dans le cadre de cette révision d'ordonnance concernent en grande partie les signaux, les marques et les dispositifs de balisage ayant une fonction d'indication et de guidage. Contrairement aux signaux de prescription et de priorité, il n'est donc pas nécessaire de remplacer au plus vite les signaux, marques et dispositifs de balisage devenus illicites à la suite de l'entrée en vigueur de ladite révision. Ils ne devront être enlevés ou remplacés par des substituts conformes à la loi qu'à partir du moment où leur renouvellement s'impose en raison de leur détérioration, de dommages ou autres.

⁶² Ch. 3.4.

Annexe 1

En ce qui concerne les dimensions de certains signaux, marques et dispositifs de balisage, l'annexe 1 renvoie actuellement de manière statique à des normes techniques.⁶³ Le changement de système nécessite d'en modifier le contenu en fixant, dans la mesure du possible et s'il y a lieu, des prescriptions en matière de dimensions partout où il est actuellement fait référence à une norme technique. Il incombe désormais à l'OFROU et non plus au DETEC de définir au cas par cas les dimensions du signal « Voie de détresse » (4.24) (ch. IV, let. A, ch. 3, let. e).

Les dimensions des marques sont désormais réglées de manière exhaustive au ch. VI. Celles-ci sont classées en marques longitudinales, marques transversales, surfaces interdites au trafic, marques régissant le stationnement, flèches, symboles et inscriptions, conformément au droit international et à la norme SN 640 850a. La classification utilisée pour les signaux (grand format, format intermédiaire, format normal et petit format) n'est pas transposable aux marques. Le ch. VI fait toutefois la distinction entre les dimensions des marques sur autoroutes et semi-autoroutes ainsi que sur les autres routes et chemins. Le terme « autres routes et chemins » inclut notamment les pistes cyclables. Les dimensions définies au ch. VI sont conformes à celles fixées par la norme SN 640 850a, mais seules les indications de dimensions les plus importantes doivent être reprises dans l'annexe 1.

Enfin, l'annexe 1 est complétée par des indications concernant les dimensions des signaux et des dispositifs de balisage, qui sont désormais inscrites dans l'OSR. Les dimensions des dispositifs de balisage temporaires et permanents (rouges et blancs ou noirs et jaunes) sont désormais réglées au ch. VI.

Annexe 2

De nombreuses modifications proposées dans l'OSR nécessitent une adaptation du catalogue des signaux. Les illustrations de signaux, symboles, marques ou dispositifs de balisage ci-après doivent être modifiées ou intégrées à l'annexe 2 :

- « Avions » (1.28)
- « Hélicoptères » (1.29)
- « Indicateur de direction avancé avec répartition des voies sur route principale » (4.38, exemples)
- Indicateur de direction « Place de camping » (4.47)
- Indicateur de direction « Hôtel » (4.49.1, exemple)
- « Indicateur de direction pour cycles » (4.50.1, exemple)
- « Indicateur de direction pour vélos tout-terrain » (4.50.3, exemple)
- « Indicateur de direction pour engins assimilés à des véhicules » (4.50.4, exemple)
- « Indicateur de direction en forme de tableau destiné à plusieurs cercles d'usagers » (4.50.6, exemple)
- « Indicateur de direction sans mention de la destination » (4.51.1, exemple)
- « Indicateur de direction avancé sans mention de la destination » (4.51.2, exemple)
- « Plaque de confirmation » (4.51.3, exemple)

⁶³ Ch. 1.1.4 et 8.

- « Indicateur de direction avancé pour cycles et engins assimilés à des véhicules » (4.51.4, exemple)
- « Indicateur de direction pour réseaux de chemins pour piétons » (4.52.1, exemple)
- « Indicateur de direction pour chemins de randonnée pédestre » (4.52.2, exemple)
- « Indicateur de direction pour chemins de randonnée de montagne » (4.52.3, exemple)
- « Indicateur de direction pour chemins de randonnée alpine » (4.52.4, exemple)
- « Indicateur de direction pour chemins de randonnée hivernale » (4.52.5, exemple)
- « Plaque de confirmation destinée aux chemins pour piétons et aux chemins de randonnée pédestre » (4.52.6, exemples)
- « Indicateur de direction touristique » (4.52.7, exemple)
- « Panneau des symboles touristiques » (4.52.8, exemple)
- « Panneau d'information touristique » (4.52.9, exemple)
- « Aire de ravitaillement » (4.74, exemple)
- « Panneau annonçant une destination touristique » (4.74.1, exemple)
- « Panneau touristique de bienvenue » (4.74.2, exemple)
- « Disposition des voies de circulation » (4.77, exemples)
- « Disposition du tracé des voies de circulation aux abords d'un chantier » (4.77.3, exemples)
- « Poste d'appel d'urgence » (4.81, exemples)
- « Station-service proposant du carburant de remplacement » (4.84.1, exemple)
- « Bulletin routier radiophonique » (4.90)
- « Vélo tout-terrain » (5.32)
- « Pousser le cycle » (5.33)
- « Engin assimilé à un véhicule » (5.33.1)
- « Piéton » (5.34)
- « Randonnée » (5.34.1)
- « Randonnée de montagne » (5.34.2)
- « Randonnée alpine » (5.34.3)
- « Ski de fond » (5.39)
- « Skier » (5.40)
- « Luger » (5.41)
- « Patinoire » (5.41.1)
- « Curling » (5.41.2)
- « Itinéraire de raquettes à neige » (5.41.3)
- « Terrain de football » (5.41.4)
- « Terrain de tennis » (5.41.5)
- « Golf » (5.41.6)
- « Équitation » (5.41.7)
- « Piscine » (5.41.8)
- « Ski nautique » (5.41.9)
- « Centre sportif » (5.41.10)
- « Halles ... » (5.41.11)
- « Gare » (5.44)
- « Arrêt de bus » (5.45)
- « Arrêt de tram » (5.46)
- « Embarcadère » (5.47)
- « Chemin de fer à crémaillère ou funiculaire » (5.48)
- « Téléphérique » (5.49)
- « Télécabine » (5.49.1)
- « Télésiège » (5.49.2)

- « Télési » (5.49.3)
- « Église remarquable » (5.53.1)
- « Château, ruine » (5.53.2)
- « Point de vue » (5.53.3)
- « Place de camping » (5.53.4)
- « Information » (5.53.5)
- « WC » (5.53.6)
- « Hôtel » (5.3.7)
- « Signe distinctif de nationalité » (5.53.8, exemple)
- « Ligne de rabattement » (6.16.4)
- « Double ligne transversale » (6.24)
- « Lignes de guidage tactilo-visuelles » (6.30, exemple)
- « Lignes de sécurité tactilo-visuelles » (6.31, exemple)
- « Aires de bifurcation tactilo-visuelles » (6.32, exemple)
- « Aires terminales tactilo-visuelles » (6.33, exemple)
- « Zones d'attention tactilo-visuelles » (6.34, exemple)
- « Voie de détresse » (6.35)
- « Balise de guidage » (7.01, exemples)
- « Cône de balisage » (7.02, exemple)
- « Panneau d'avertissement mobile » (7.03, exemple)
- « Palette à faces alternantes » (7.04)
- « Balise de droite » (7.05, exemples)
- « Balise de gauche » (7.06, exemples)
- « Flèche de guidage » (7.07, exemples)
- « Borne d'îlot » (7.08, exemples)
- « Séparateur de trafic » (7.09)

Divers symboles connus issus de la signalisation touristique et de la signalisation de la mobilité douce, et réglés aujourd'hui uniquement dans des normes (juridiquement contraignantes), sont intégrés à l'annexe 2, ch. 5. Il est proposé de moderniser différents symboles devenus obsolètes. En outre, s'agissant du symbole représentant un piéton, qui est utilisé actuellement sous plusieurs formes, un langage visuel uniforme a été développé et pourra être utilisé dans toutes les déclinaisons du symbole (« Randonnée », « Patinoire », « Terrain de football », etc.).

4.2 Ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO)

Lors de la révision de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière⁶⁴ (OCR), qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2021, le Conseil fédéral a étendu les cas où il est autorisé de devancer des véhicules par la droite sur les autoroutes. Parallèlement, il a introduit une amende d'ordre pour le cas toujours interdit où un usager de la route dépasse un véhicule par la droite en déboitant et se rabattant sur les autoroutes et semi-autoroutes à plusieurs voies. La question de savoir si cette amende d'ordre s'applique également en cas de devancement par la droite non autorisé n'est pas claire et les autorités d'exécution ont parfois des avis divergents à ce sujet. Afin de clarifier ce point, il est mentionné expressément que l'amende d'ordre

⁶⁴ RS 0.741.11

de 250 francs s'applique également en cas de devancement par la droite non autorisé.

5 Conséquences

5.1 Conséquences pour la Confédération

Il ne devrait y avoir aucune conséquence majeure pour la Confédération. La Confédération, notamment l'OFROU, est représentée dans diverses commissions de normalisation et de recherche (CNR) de la VSS. Cela garantit un échange suffisant entre l'administration fédérale, qui légifère, et les membres de la VSS qui travaillent dans l'exécution, la science ou la technique. Le basculement des renvois directs aux renvois indirects et la dissociation entre la loi et l'état de la technique pourraient alléger le travail de la Confédération, notamment du fait de la suppression des tâches liées à la déclaration de la force obligatoire des normes techniques.

5.2 Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne

De nombreux représentants des cantons et des communes travaillent sur les normes techniques de la VSS au sein de différentes CNR et contribuent à leur mise à jour et à leur applicabilité. Les cantons et les communes se réfèrent fréquemment aux normes VSS pour la planification et la signalisation routières. Le changement de système proposé avec cette révision ne devrait avoir aucune conséquence majeure pour eux. D'autant moins que depuis l'abrogation de l'ordonnance du DETEC de 2007, un certain nombre de normes VSS, auparavant juridiquement contraignantes, ont perdu leur statut de règles de droit sans que cela n'ait eu de conséquences significatives.

La révision n'aura pas d'incidences particulières sur les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne.

5.3 Conséquences économiques

Le projet en question ne devrait avoir aucune incidence économique significative.

5.4 Conséquences sociales

Avec la reprise dans le droit fédéral de la signalisation routière des contenus les plus importants de certaines normes techniques, des signaux, marques et dispositifs de balisage réglés et représentés à l'heure actuelle uniquement dans des normes seront accessibles au public via la plateforme de publication du droit fédéral. L'accessibilité ainsi garantie au public aura une incidence positive sur l'acceptation des dispositions en matière de signalisation routière par la société.

5.5 Conséquences environnementales

Les modifications prévues de l'ordonnance sur la signalisation routière n'auront aucune conséquence environnementale.

6 Aspects juridiques

6.1 Constitutionnalité

La présente révision est conforme au cadre fixé par la Constitution fédérale⁶⁵ (art. 82 Cst.). Il convient de noter que l'art. 5, al. 3, LCR, selon lequel seuls peuvent être employés les signaux et marques prévus par le Conseil fédéral sur les routes publiques, ne s'applique que « sur les routes ouvertes à la circulation des véhicules automobiles ou des cycles ». Les chemins de randonnée alpine et les chemins de randonnée hivernale mentionnés à l'art. 54b P-OSR ne devraient plus être des routes publiques, qui peuvent être empruntés par des vélos (tout-terrain) et leur sont donc ouvertes. Le principe énoncé à l'art. 5, al. 3, LCR ne s'applique donc pas sans réserve aux réseaux de chemins de randonnée pédestre. Afin que la signalisation des chemins de randonnée suisses soit la plus uniforme possible, il est prévu de ne pas restreindre expressément le champ d'application du nouvel art. 54b P-OSR.

6.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

Les modifications proposées sont compatibles avec les obligations internationales de la Suisse. Aucun nouveau signal ni aucune nouvelle marque contrevenant à la Convention sur la signalisation routière, à l'Accord additionnel européen ou au Protocole sur les marques routières ne sera introduit dans le droit suisse de la circulation routière.⁶⁶

6.3 Forme de l'acte à adopter et délégation de compétences législatives

La proposition de réglementation en question est mise en œuvre par voie d'ordonnance du Conseil fédéral (art. 106, al. 1, LCR). Dans ce cadre, le Conseil fédéral souhaite que sa compétence législative soit déléguée au DETEC et à l'OFROU dans certains domaines :

- La numérotation et la dénomination des jonctions et des échangeurs sur les autoroutes et semi-autoroutes incomberont en grande partie au DETEC et à l'OFROU. Il en va de même pour la désignation bilingue des jonctions et des échangeurs sur les autoroutes et semi-autoroutes (art. 56, al. 6, 86, al. 8 et 9, et 87, al. 6, P-OSR) ainsi que pour la détermination des indications supplémentaires sur les autoroutes et semi-autoroutes (art. 89a, al. 6, P-OSR). Le DETEC souhaite faire usage de ces possibilités dans son ordonnance sur l'indication de la direction au niveau des jonctions et des échangeurs sur les autoroutes et semi-autoroutes, qui est soumise à la discussion en même temps que la révision partielle de l'OSR.
- L'art. 72, al. 3, OSR prévoit déjà une norme de délégation dans le droit en vigueur pour la réglementation des marques particulières dans une ordonnance du département. Le DETEC entend régler les marques particulières non plus dans des instructions mais dans une ordonnance. L'ordonnance du DETEC sur les marques

⁶⁵ RS 101

⁶⁶ Ch. 2.

particulières est également soumise à la discussion en même temps que la révision partielle de l'OSR.

- En vertu du nouvel art. 115, al. 1^{bis}, P-OSR, le DETEC sera désormais habilité à modifier l'annexe 1 et l'annexe 2, ch. 5, OSR.⁶⁷

Le Conseil fédéral peut déléguer aux départements la compétence d'édicter des règles de droit (art. 48, al. 1, de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration [LOGA])⁶⁸. Il peut en outre habiliter l'OFROU à régler les détails conformément à l'art. 48, al. 2, LOGA en relation avec l'art. 106, al. 1, OSR. Ce projet de révision d'ordonnance est donc conforme au cadre fixé au Conseil fédéral, au DETEC et à l'OFROU par la LCR.

⁶⁷ Ch. 4, commentaire de l'art. 115, al. 1^{bis}, P-OSR.

⁶⁸ RS 172.010

7 Liste des abréviations

Al.	Alinéa(s)
Arrêté sur le réseau	Arrêté fédéral du 10 décembre 2012 sur le réseau des routes nationales (FF 2017 7391)
Art.	Article
ASN	Association suisse de normalisation
CEN	Comité européen de normalisation
Ch.	Chiffre(s)
CNR	Commission de normalisation et de recherche
Cst.	Constitution fédérale de la Confédération suisse
CT	Commission technique
DAB+	Digital Audio Broadcasting plus
DETEC	Département fédéral de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication
EN	Norme européenne
etc.	Et cetera
FF	Feuille fédérale
FM	Modulation de fréquences
GTS	Grand Tour de Suisse
ISO	Organisation internationale de normalisation
LCPR	Loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (RS 704)
LCR	Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (RS 471.01)
Let.	Lettre(s)
LOGA	Loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (RS 172.010)

LPCo	Loi fédérale du 21 mars 2014 sur les produits de construction (RS 933.0)
LRN	Loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (RS 725.11)
OETV	Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RS 471.41)
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
OFROU	Office fédéral des routes
OPubl	Ordonnance du 7 octobre 2015 sur les publications officielles (RS 170.512.1)
OSR	Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (RS 741.21)
p.	Page(s)
Par ex.	Par exemple
RO	Recueil officiel du droit fédéral ; jusqu'en 1987 : Recueil officiel des lois fédérales ; jusqu'en 1948 : Recueil officiel des lois et ordonnances fédérales (Recueil des lois fédérales)
RS	Recueil systématique
SN	Norme suisse
ss	suivant(e)s
Tab.	Tableau
UE	Union européenne
VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports

8 Annexe

Les normes techniques de la VSS suivantes sont applicables jusqu'au 31 décembre 2024 :

- a. Indicateur « Disposition des voies de circulation » : norme suisse (SN) 640 814b dans l'édition de mai 1998 ;
- b. Signalisation des autoroutes et semi-autoroutes ; Indicateurs de direction, représentation : SN 640 820a dans l'édition de juin 2004 ;
- c. Plaques numérotées pour routes européennes ainsi que pour autoroutes et semi-autoroutes : SN 640 821a dans l'édition de mars 2003 ;
- d. Signalisation touristique sur les routes principales et secondaires : SN 640 827c dans l'édition de juin 1995 ;
- e. Indicateurs de direction pour les hôtels : SN 640 828 dans l'édition de novembre 1979 ;
- f. Signalisation du trafic lent : SN 640 829a dans l'édition de décembre 2005 ; excepté ch. 10 ;
- g. Marquages ; Aspect et domaines d'application : SN 640 850a dans l'édition de novembre 2004 ;
- h. Marquages tactilo-visuels pour piétons aveugles et malvoyants : SN 640 852 dans l'édition de mai 2005 ;
- i. Feux encastrés : SN 640 853 dans l'édition de décembre 2006 ; excepté ch. D « Entretien et exploitation ».

L'annexe 1 de l'OSR contient les renvois directs suivants à des normes techniques ou à des instructions :

- Ch. II.5 (Système de signaux lumineux pour la fermeture temporaire des voies de circulation [2.65]) : la norme SN 640 802 (édition de novembre 1999) s'applique en ce qui concerne l'aspect et les dimensions ;
- Ch. IV.A.3, let. c (Signaux « Disposition des voies de circulation » [4.77] et « Disposition des voies de circulation annonçant des restrictions » [4.77.1]) : la norme SN 640 814b (édition de mai 1998) s'applique en ce qui concerne l'aspect et les dimensions.
- Ch. IV.A.3, let. g (Signaux « Direction et distance vers l'issue de secours la plus proche » [4.94] et « Issue de secours » [4.95]) : la directive ASTRA 13010 (édition 2011) doit être prise en considération en ce qui concerne l'aspect et les dimensions ;
- Ch. IV.B.5, let. b (Indicateurs de direction pour cycles, vélos tout terrain et engins assimilés à des véhicules [4.50.1, 4.50.3 à 4.50.6, 4.51.1 à 4.51.4]) : les instructions du DETEC s'appliquent en ce qui concerne l'aspect et les dimensions ;
- Ch. IV.B.5, let. d (Signal « Guidage du trafic » [4.52]) : les instructions du DETEC s'appliquent en ce qui concerne l'aspect et les dimensions ;
- Ch. IV.B.6, let. b (Plaques numérotées pour routes européennes [4.56], plaques numérotées pour autoroutes et semi-autoroutes [4.58], plaques numérotées pour jonctions

[4.59, plaques numérotées pour ramifications [4.59.1] : la norme SN 640 821a (édition de mars 2003) s'applique en ce qui concerne l'aspect et les dimensions ;

- Ch. IV.C.2, let. c et d (Signaux « Plaque indiquant le nombre de kilomètres » [4.72] et « Plaque indiquant le nombre d'hectomètres » [4.73]) : la norme SN 640 820a (édition de juin 2004) s'applique en ce qui concerne l'aspect et les dimensions.
- Ch. VI (Balises [6.30 et 6.31]) : la norme SN 640 822 (édition de juin 1997) s'applique en ce qui concerne l'aspect et les dimensions ;
- Ch. VII (Marques [6.01 à 6.26]) : la norme SN 640 850a (édition de novembre 2004) s'applique en ce qui concerne l'aspect et les dimensions.