

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de l'énergie
et de la communication DETEC
3003 Berne

Par courriel : signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Réf. : 24_COU_5877

Lausanne, le 25 septembre 2024

Consultation fédérale concernant la révision de plusieurs ordonnances en lien avec la circulation routière

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat vaudois remercie le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication de le consulter sur les révisions partielles mentionnées en titre, en particulier la révision de l'ordonnance sur la signalisation routière, visant entre autres à intégrer les contenus les plus importants de certaines normes techniques dans le droit fédéral de la signalisation routière et de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière quant au cours de théorie de la circulation.

Concernant la révision de l'ordonnance sur la circulation routière, le Conseil d'Etat vaudois soutient de manière globale les modifications prévues par le projet mis en consultation, notamment le passage des renvois directs aux normes techniques dans la signalisation routière à un renvoi indirect dynamique de celles-ci. En effet, cette modification permettra à l'autorité d'exécution de récupérer un peu de maîtrise dans l'application de ces normes, en lui laissant une latitude d'appréciation que n'accorde pas l'actuel renvoi direct statique.

Le fait d'incorporer dans l'ordonnance sur la signalisation les normes techniques les plus essentielles est également positif. Cela étant, nous remarquons que le projet omet d'inclure certains éléments importants des normes VSS, ce qui laisse place à des interprétations et pourrait créer des difficultés en cas de non-respect des normes, en particulier en cas d'accident impliquant la responsabilité de l'autorité compétente en matière de signalisation routière. Il s'agit-là d'un point qui mérite d'être revu afin que l'ensemble des normes techniques fondamentales en matière de sécurité soient insérées dans l'ordonnance.

Par ailleurs, un certain nombre de dispositions du projet de révision de l'OSR méritent des remarques. Ainsi, nous soulignons que le nouvel art. 74, al. 1^{bis}, P-OSR concernant la séparation de la chaussée en plusieurs voies de circulation est une disposition de portée générale qui ne permet pas de déterminer si elle s'applique également aux voies de circulation dédiées aux cycles, soit aux bandes cyclables.

Il convient de relever que lorsque la chaussée ne permet pas à une voiture et à un vélo de circuler de front, le marquage d'une bande cyclable discontinue combinée au marquage d'une ligne médiane de sécurité ou de direction doit rester possible, au moins de manière transitoire. En effet, l'aménagement d'un réseau de voies cyclables séparées du trafic motorisé selon les principes de la loi fédérale sur les voies cyclables (RS 705) prendra de nombreuses années et dans l'intervalle, la combinaison de ces deux marquages permet aux véhicules de visualiser clairement l'espace nécessaire au respect de distances de sécurité suffisantes lorsqu'ils effectuent une manœuvre de dépassement selon l'art. 34 al. 4 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01).

De plus, le contenu de l'art. 115, al. 1, P-OSR n'est pas acceptable car il est essentiel que le DETEC conserve son statut d'autorité compétente pour conférer un caractère obligatoire à certaines normes. Cette possibilité est pertinente et nécessaire pour garantir des mesures de protection cruciales. Il est à craindre que l'élimination de cette compétence affaiblisse significativement les mesures de protection en place.

En outre, les dispositions pour le signal « covoiturage » devraient être étendues (symbole 5.43, art. 65 al.16 et art. 79 al 4 let e), ou un nouveau symbole devrait être conçu. En effet, actuellement il n'est utilisable que pour les parkings d'arrivée. Or, son usage devrait être étendu pour les parkings de regroupement de covoitureurs (aussi appelées « aires de covoiturage »), c'est-à-dire le point de départ où les voitures sont garées pour repartir à un seul véhicule. L'absence d'un signal adéquat est une lacune dans l'OSR et ne permet ainsi pas de favoriser le recours au covoiturage.

Enfin, la présente révision offre l'occasion de supprimer l'obligation d'utiliser la piste cyclable (panneaux 2.60, 2.63 et 2.63.1), a minima pour les cyclomoteurs rapides. Selon nos précédentes remarques lors de la consultation sur les aires de mobilité douce, l'usage obligatoire de pistes cyclables, en particulier mixtes vélos-piétons avec ou sans partage des aires de circulation, peut poser des problèmes de cohabitation, de sécurité mais aussi de confort avec tous les types de vélos, compte tenu des contraintes d'espace qui ne permettent pas toujours de réaliser des aménagements cyclables dédiés, de largeur suffisante et adaptés à la diversité des besoins (cycloportifs, loisirs, pendulaires, scolaires, etc.). Dans ce cas, l'utilisation de la chaussée par des cyclomoteurs et cycles rapides, particulièrement en localité, devrait être possible afin de protéger les plus vulnérables, piétons et cyclistes plus lents, qui privilégient les aménagements séparés du trafic.

Concernant la nouvelle ordonnance du DETEC sur les marques particulières, celle-ci ne peut être acceptée. En particulier, l'art. 10 de cette ordonnance, relatif à la peinture en rouge des bandes cyclables aux endroits dangereux, i.e. aux bandes cyclables localisées sur des routes principales et secondaires, est beaucoup trop restrictif. Il doit pouvoir s'appliquer à tout endroit jugé dangereux par les autorités compétentes selon des critères objectifs tels que le manque de visibilité (par exemple l'intersection entre une piste cyclable mixte piétons-vélos et un axe sans visibilité).

Plus généralement, l'utilisation de surfaces colorées et de matériaux distincts de la chaussée pour les pistes cyclables selon l'exemple d'autres pays doit être autorisée mais également encouragée par la Confédération.

En complément à la signalisation et aux marquages routiers, ces éléments permettent de renforcer la visibilité des aménagements cyclables, de guider les usagers de manière intuitive, de modérer la vitesse en réduisant visuellement la largeur de la chaussée et de réduire les îlots de chaleur en utilisant des couleurs et des matériaux plus clairs que le bitume.

Quant au projet de révision partielle de l'OAC et de l'OCTC, celui-ci ne peut pas non plus être accepté car il comporte plusieurs inconvénients. Une de ses problématiques principales est, d'une part, le fait de prévoir que le suivi du cours de théorie de la conduite (CTC) n'a aucun lien avec une demande de permis d'élève adressée à l'autorité compétente et, d'autre part, le choix de ne pas avoir fixé une limite de validité temporelle de ce cours. Le délai de 6 mois avant l'âge minimal requis pour suivre le cours est aussi inadéquat, puisque trop long, et devrait être réduit à 3 mois.

En effet, la configuration prévue par la révision précitée comporte notamment le risque d'une perte de connaissances de la part des élèves conducteurs au moment de l'apprentissage de la conduite d'un véhicule, due notamment à l'écart temporel possible entre les moments de suivi du CTC et la mise en situation de conduite concrète.

Il est dès lors opportun d'adapter le CTC en tenant compte de la catégorie de permis souhaitée, particulièrement s'il s'agit de la catégorie A1 qui peut être obtenue à 15 ans, et en créant par exemple un module complémentaire qui devrait être suivi en vue de l'obtention de la catégorie A, B ou B1. Dès lors, pour remédier à ces limitations, le CTC devrait être scindé en deux phases distinctes. La première phase, comprenant deux modules de 2 heures chacun, serait destinée à l'accès à la sous-catégories A1. La seconde phase, également composée de deux modules de 2 heures, serait réservée à l'accès aux catégories A et B ou à la sous-catégorie B1. Cette méthode serait analogue à l'instruction pratique de base pour motocyclistes (IPB) en vigueur auparavant, permettant une progression pédagogique mieux adaptée à l'expérience et aux besoins des candidats.

Tout en vous remerciant de l'attention portée à notre réponse, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre meilleure considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER



Michel Staffoni

Copies

- Office des affaires extérieures
- Direction générale de la mobilité et des routes

Annexes :

- questionnaires