Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des routes OFROU
Division Circulation routière

Berne, 13 décembre 2024

Révision partielle du 13 décembre 2024 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21)

Commentaires

Numéro du document : ASTRA-D-45D93401/705

Ch. I

Art. 11, al. 3

Dans le droit de la signalisation routière, le symbole « Cycle » (5.31) englobera désormais systématiquement les cycles et les cyclomoteurs. La signalisation permettra ainsi d'indiquer facilement que le même régime s'applique aux cycles et à l'ensemble des cyclomoteurs. Cette nouvelle réglementation vient aussi ancrer légalement dans l'OSR le fait que les conducteurs de vélos électriques s'identifient déjà au symbole « Cycle ». Dans l'OSR, le champ d'action est élargi aux cyclomotoristes ou aux cyclomoteurs dans tous les cas où les cyclistes ou les cycles sont explicitement mentionnés (cf. art. 22*b*, al. 3, 22*c,* al. 2, 71, al. 2, let. a, et al. 6, et 74*a*, al. 7, let. d et e, OSR).

Aujourd'hui, les vélos-taxis électriques sont devenus très peu nombreux sur les routes suisses. Ces véhicules sont actuellement immatriculés en tant que motocycles légers (art. 14, let. b, ch. 3, de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers[1] [OETV]). Désormais, ils pourront l'être en tant que cyclomoteurs lourds. Il est prévu par ailleurs de supprimer le genre de véhicule « vélo-taxi électrique », dès que les cyclomoteurs pourront être saisis dans le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) de la Confédération. Telles sont les raisons pour lesquelles le législateur renonce à réglementer plus en détail les vélos-taxis électriques dans le droit de la signalisation routière. Ces derniers restent dès lors régis par l'actuel art. 42, al. 4, de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)[2], selon lequel les conducteurs de vélos-taxis électriques dont la largeur ne dépasse pas 1,00 m doivent se conformer aux prescriptions concernant les cyclistes.

En règle générale, outre les cycles, tous les types de cyclomoteurs circulent sur les aires cyclables. C'est pourquoi cette réalité sera désormais matérialisée par le fait que le signal de danger « Cyclistes » (1.32) avertit de la présence non seulement de cyclistes mais aussi de cyclomotoristes s'engageant sur la route ou la traversant.

Art. 18, al. 4

Afin d'améliorer la lisibilité de l'énumération des véhicules qui ne sont pas concernés par les signaux « Interdiction générale de circuler dans les deux sens » (2.01) et « Accès interdit » (2.02), ceux-ci sont désormais indiqués aux let. a à g.

Les fauteuils roulants dépourvus de moteur et les fauteuils roulants motorisés sont à présent mentionnés individuellement aux let. c et d (cf. art. 23*a* et 18, let. c, OETV concernant les deux genres de véhicules). Il y est précisé que toutes les personnes en fauteuil roulant non motorisé, et seulement les personnes à mobilité réduite en fauteuil roulant motorisé et à gyropode électrique, peuvent emprunter les voies où une interdiction de circuler est signalée. Cette disposition est comparable à celle de l'art. 43*a*, al. 1, OCR.

Les modifications des let. e à g sont de nature rédactionnelle.

Art. 19, al. 1, let. a, c et f

Let. a : selon l'ancienne let. a, qui prévoit que tous les véhicules automobiles à voies multiples tombent sous l'interdiction de circuler applicable aux voitures automobiles (signal 2.03), les cyclomoteurs légers à voies multiples, parmi lesquels comptent de nombreux vélos-cargos à propulsion électrique, seraient déjà concernés par l'interdiction en question. Le but n'a toutefois jamais été d'exclure de tels cyclomoteurs, auxquels le signal « Circulation interdite aux cyclomoteurs » ne s'applique même pas, de l'aire de circulation concernée par l'interdiction. Cette dernière ne doit pas non plus valoir pour la nouvelle catégorie des cyclomoteurs lourds qui sont à voies multiples de par la loi (art. 18, let. e, OETV). La précision « à l'exception des cyclomoteurs » permet d'exclure tous ces genres de véhicules de l'interdiction applicable aux voitures automobiles.

Let. c : le signal « Circulation interdite aux cyclomoteurs » (2.06 ou 2.14) interdira désormais de circuler avec des cyclomoteurs rapides ou des cyclomoteurs lourds. Cette interdiction de circuler s'appliquera

[1] RS **741.41**

[2] RS **741.11**

indépendamment du fait que les conducteurs de ces genres de véhicules aient arrêté le moteur ou non. Jusque-là, le passage était autorisé si le moteur était arrêté. En pratique, cette exigence n'était toutefois souvent pas respectée et le contrôle s'avérait difficile, en particulier pour les vélos électriques. Elle a donc été abandonnée, conformément à la demande d'une grande majorité des participants à la consultation. Les véhicules de ce type pourront être poussés (cf. également art. 18, al. 4, let. f, OSR). De même, la pratique répandue consistant à exclure de l'interdiction de circuler les cyclomoteurs à propulsion électrique en apposant une plaque complémentaire « Vélos électriques autorisés » ou « Cyclomoteurs électriques autorisés » demeure admise.

La nouvelle réglementation de l'interdiction de circuler permet de satisfaire dans une large mesure les participants à la consultation ayant émis le souhait que le symbole du cyclomoteur englobe tous les genres de cyclomoteurs munis d'une plaque de contrôle. L'interdiction concerne les cyclomoteurs rapides (vélos électriques rapides et cyclomoteurs avec moteur à essence) et la nouvelle catégorie des cyclomoteurs lourds, autrement dit les cyclomoteurs avec plaque de contrôle obligatoire, qui sont de loin les plus présents sur les routes. Soumettre les gyropodes électriques et les fauteuils roulants motorisés à cette interdiction n'est pas indiqué compte tenu de leur faible nombre ou de leur utilisation par des personnes à mobilité réduite.

Let. f : cette disposition vise à préciser que les remorques pour cycles et pour cyclomoteurs ne sont pas concernées par l'interdiction de circuler applicable aux remorques (signal 2.09), au même titre que les remorques agricoles.

Art. 22b, al. 3

Voir les commentaires de l'art. 11, al. 3.

Art. 22c, al. 2

Voir les commentaires de l'art. 11, al. 3.

Art. 33, al. 2 et 4

Al. 2 : la disposition en vigueur n'énumère pas tous les usagers de la route qui sont également autorisés à utiliser un chemin indiqué par le signal « Chemins pour piétons » (2.61). Elle mentionne simplement l'usage des chemins pour piétons par les conducteurs de fauteuils roulants et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules conformément aux art. 43*a*, 50 et 50*a* OCR. Il convient de mentionner également les enfants jusqu'à l'âge de douze ans, qui peuvent circuler à vélo sur les chemins pour piétons en l'absence d'infrastructure cyclable (art. 41, al. 4, OCR).

Al. 4 : à la fin de cette disposition figure une règle de comportement selon laquelle les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs doivent avoir égard aux piétons sur les chemins destinés à être utilisés en commun par ces deux catégories d'usagers. La même règle s'applique aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs empruntant des chemins pour piétons ouverts au trafic cycliste (actuel art. 65, al. 8 et nouvel art. 64*a*, al. 1, OSR). L'art. 33, al. 4, OSR indique désormais explicitement que les cyclistes et les cyclomotoristes doivent adapter leur vitesse à la situation. Il existe déjà une disposition identique pour les enfants jusqu'à l'âge de douze ans qui circulent sur les chemins pour piétons et les trottoirs (art. 41, al. 4, OCR).

Art. 48a, al. 1

Pour le parcage avec disque de stationnement, la seconde phrase de cette disposition précise le principe général de l'art. 79, al. 6, OSR, selon lequel les cases de stationnement ne doivent être utilisées que par les véhicules des catégories pour lesquelles elles ont été dimensionnées. Le terme « autres véhicules automobiles à voies multiples » laisse toutefois entendre que des véhicules de ce type peuvent être stationnés sur les cases de stationnement en question, quelle que soit leur taille, notamment leur largeur (par ex. les cyclomoteurs légers à voies multiples au sens de l'art. 18, let. b, OETV). À cet égard, la compatibilité du stationnement des véhicules de ce type sur les cases de stationnement destinées aux voitures automobiles avec l'art. 79, al. 6, OSR n'était pas claire. Cette question se posera de nouveau et de plus en plus souvent avec l'introduction du nouveau genre de véhicules « cyclomoteurs lourds ».

Compte tenu du grand nombre d'avis favorables émis lors de la consultation, notamment par les cantons, l'exception applicable aux cyclomoteurs est expressément formulée à l'art. 48*a*, al. 1, OSR. Il convient de noter à cet égard que le stationnement de véhicules de ce type en zone bleue serait difficilement compatible avec l'art. 79, al. 6, OSR, notamment du fait que la largeur maximale autorisée est de 1,00 m et non de 1,2 m, comme cela a été proposé lors de la consultation.

Art. 64, al. 6 à 7

Al. 6 : si la plaque complémentaire d'un signal comporte le symbole ou l'inscription « Cycle », celui-ci désignera toujours, à l'avenir, les cycles et les cyclomoteurs (même avec le moteur allumé). Cette disposition prend ainsi en considération l'avis émis par une large majorité des participants à la consultation en faveur d'une signification unique du symbole « Cycle » (5.31) dans la signalisation routière. Il avait été proposé dans le cadre de la consultation que le symbole en question figurant sur une plaque complémentaire au signal « Chemin pour piétons » (2.61) ne concerne que les cycles, les cyclomoteurs légers et les gyropodes électriques. Cette proposition ayant été critiquée par de nombreux participants, elle ne sera pas retenue (cf. commentaires du nouvel art. 64*a* au sujet de la nouvelle réglementation applicable à la signalisation des chemins pour piétons ouverts au trafic cycliste).

Les plaques complémentaires comportant des inscriptions (« Cycle », « Cyclistes ») restent admises. Pour une meilleure lisibilité, le symbole « Cycle » devrait toutefois être utilisé sur celles-ci. Les plaques complémentaires existantes comportant à la fois le symbole « Cycle » et le symbole « Cyclomoteur » restent admises (cf. également commentaires de l'art. 117*e*).

Al. 6bis : à l'avenir, le symbole « Cyclomoteur » (5.30) couvrira les cyclomoteurs lourds et les cyclomoteurs rapides. Il englobera ainsi la partie des cyclomoteurs avec plaque de contrôle obligatoire, qui sont de loin les plus présents sur les routes (cf. également les commentaires de l'art. 19, al. 1, let. c). Ce symbole aura une nouvelle signification importante, en particulier pour la signalisation des chemins pour piétons et des pistes cyclables (cf. commentaires de l'art. 64*a*). Les cyclomoteurs légers ne sont pas concernés par ce symbole.

Al. 6ter : le symbole « Vélo-cargo » (5.31.1) est introduit. Les autorités d'exécution auront ainsi la possibilité de mettre à disposition des places de stationnement suffisamment grandes pour les cycles et les cyclomoteurs conçus pour le transport d'enfants, de passagers ou de choses (par ex. les vélos-cargos). Ce nouveau symbole concerne également les cycles et les cyclomoteurs avec remorque, pour lesquels la construction juridique que représente le dimensionnement de la case de stationnement atteint souvent ses limites.

Al. 7 : la signification des symboles figurant dans l'annexe 2, ch. 5, OSR ne découle pas de l'annexe elle-même mais des art. 64 ss ou des dispositions de l'OETV relatives aux genres de véhicules en question. Le terme « signification » est donc supprimé et remplacé par « dénomination ».

Art. 64a

La proposition visant à exempter les cyclomoteurs lourds et les cyclomoteurs rapides de l'obligation d'utiliser les pistes cyclables a été globalement bien accueillie lors de la consultation. De nombreux participants ont toutefois fait part de leurs préoccupations quant à la sécurité et exigé des restrictions. S'agissant notamment de la nouvelle catégorie des cyclomoteurs lourds, certains ont souhaité que l'exemption soit limitée à l'intérieur des localités. D'autres ont indiqué que des interdictions de circuler locales pour les cyclomoteurs devaient être mises en place en de nombreux endroits le long de la chaussée pour des raisons de sécurité. Pour l'heure, on ignore encore combien de véhicules appartenant à la nouvelle catégorie des cyclomoteurs lourds circuleront sur les routes à l'avenir et comment ils se comporteront dans le trafic.

Compte tenu des avis émis dans le cadre de la consultation, il est renoncé à exempter de manière générale les conducteurs de cyclomoteurs lourds et de cyclomoteurs rapides, au moyen d'une règle de circulation, de l'obligation d'utiliser les pistes cyclables. Les autorités d'exécution auront plutôt la possibilité de décider au cas par cas. À cet effet, la nouvelle disposition prévoit de mettre à leur disposition un concept de signalisation le plus simple et le moins coûteux possible. La suppression de

l'obligation d'utiliser les pistes cyclables sera signalée facilement aux usagers de la route au moyen de plaques complémentaires apposées sous les signaux dédiés à l'infrastructure cyclable. Une plaque complémentaire pourra également être utilisée s'il est prévu d'interdire la circulation des cyclomoteurs lourds et des cyclomoteurs rapides sur des chemins pour piétons ouverts au trafic cycliste. Les mots usuels « Excepté » ou « Autorisé » visés à l'art. 64, al. 5, let. b, OSR ne permettent pas de désigner correctement les nouvelles autorisations ou interdictions. C'est pourquoi les formules « facultatif » et « interdits » seront désormais utilisées pour les plaques complémentaires des signaux dédiés aux piétons et aux cyclistes. Les plaques complémentaires régies par l'art. 64*a* OSR ne devraient pas être plus larges que le signal auquel elles sont ajoutées. Enfin, une nouvelle règle de circulation est introduite à l'art. 42, al. 5, OCR, selon laquelle les conducteurs de cyclomoteurs lourds et de cyclomoteurs rapides sont autorisés à emprunter la chaussée contiguë à la piste cyclable dans les cas exceptionnels faisant l'objet d'une signalisation correspondante.

Les conducteurs de fauteuils roulants motorisés, un genre de véhicule n'ayant pas été supprimé compte tenu des résultats de la consultation, doivent se conformer au symbole « Cycle » (5.31). Le symbole « Cyclomoteur » (5.30) ne les concerne pas. Outre les prescriptions concernant les cyclistes (art. 42, al. 4, OCR), les règles de la circulation prévues à l'art. 43*a* OCR leur sont également applicables.

Pour les conducteurs de cyclomoteurs légers, les droits et les obligations d'utilisation, matérialisés par les signaux et les plaques complémentaires, sont les mêmes que pour les conducteurs de cycles ; les cyclomoteurs légers sont assimilés à ces derniers. L'obligation d'utiliser les bandes cyclables reste valable dans tous les cas pour les cycles et tous les cyclomoteurs.

Titre : afin de garantir une lisibilité optimale du nouveau concept de signalisation, une nouvelle disposition intitulée « Plaques complémentaires pour les signaux des pistes cyclables et des chemins pour piétons » est créée. Comme l'art. 65 OSR, le nouvel art. 64*a* OSR régit les plaques complémentaires pour des signaux spécifiques. Ces deux dispositions se distinguent de l'art. 64 OSR, dans la mesure où celui-ci règle les plaques complémentaires usuelles.

Al. 1 et 2 : les deux alinéas en question concernent les plaques complémentaires pour les cyclistes et les cyclomotoristes, qui peuvent être ajoutées au signal « Chemin pour piéton » (2.61). L'al. 1 prévoit la possibilité d'ouvrir les chemins pour piétons aux cyclistes et aux cyclomotoristes. Comme jusqu'ici, les chemins pour piétons passant par un trottoir ne peuvent être ouverts aux cyclistes et aux cyclomotoristes que dans des cas exceptionnels, notamment pour garantir la sécurité sur le chemin de l'école. Étant donné que depuis début 2021, les enfants jusqu'à l'âge de douze ans sont autorisés à circuler sur le trottoir en l'absence de piste ou de bande cyclable (art. 41, al. 4, OCR), le champ d'application de cette disposition va continuer de rétrécir.

Compte tenu de la nouvelle définition du symbole « Cycle » (5.31) à l'art. 64, al. 6, OSR, les chemins pour piétons auxquels s'applique la plaque complémentaire « 🚲 autorisés » seront désormais accessibles aussi aux cyclomoteurs lourds et aux cyclomoteurs rapides. Toutefois, dans de nombreux cas, les chemins en question ne se prêtent pas à la circulation de ces véhicules. Aussi la plaque complémentaire « 🚲 interdits » permet-elle de retirer aux conducteurs de cyclomoteurs lourds et de cyclomoteurs rapides le droit d'emprunter les chemins de ce type. Ces véhicules ne peuvent pas non plus emprunter les chemins ainsi signalés lorsque leur moteur est éteint.

Al. 3 : la plaque complémentaire « 🚲 facultatif » donne aux autorités d'exécution la possibilité d'exempter les conducteurs de cyclomoteurs lourds et de cyclomoteurs rapides de l'obligation d'emprunter l'infrastructure cyclable. Elle peut être ajoutée aux signaux « Piste cyclable » (2.60), « Piste cyclable et chemin pour piétons, avec partage de l'aire de circulation » (2.63) et « Piste cyclable et chemin pour piétons sans partage de l'aire de circulation » (2.63.1). D'autres combinaisons de catégories d'usagers visées à l'art. 33, al. 4, OSR (par ex. piste cyclable et allée d'équitation) sont également envisageables. Toutefois, ces combinaisons plutôt rares en pratique ne sont pas mentionnées expressément à l'al. 3. En présence d'une infrastructure cyclable pourvue de la signalisation en question, les conducteurs des cyclomoteurs concernés ont le choix d'utiliser ou non le chemin prévu pour les cyclistes et les cyclomotoristes ou la chaussée contiguë. L'apposition d'une plaque complémentaire « 🚲 facultatif » n'est pas admise.

Al. 4 : dans certains cas, il peut être opportun d'interdire aux conducteurs de cyclomoteurs lourds et de cyclomoteurs rapides l'utilisation de l'infrastructure cyclable. En pareil cas, la plaque complémentaire « 🏍 interdits » peut être ajoutée aux signaux « Piste cyclable » (2.60), « Piste cyclable et chemin pour piétons, avec partage de l'aire de circulation » (2.63) et « Piste cyclable et chemin pour piétons sans partage de l'aire de circulation » (2.63.1). Cependant, l'infrastructure cyclable doit en principe être construite de manière à ce que tous les types de cycles et de cyclomoteurs puissent y circuler. C'est pourquoi les dérogations à ce principe ne devraient être envisagées qu'avec modération. Elles devraient s'appliquer en premier lieu aux pistes cyclables et chemins pour piétons sans partage de l'aire de circulation, où le niveau de fréquentation élevé des piétons ou d'autres catégories d'usagers peut justifier une interdiction de circulation des cyclomoteurs lourds et des cyclomoteurs rapides compte tenu de leur poids ou de leur vitesse.

Al. 5 : avec cette nouvelle disposition, la possibilité prévue jusqu'ici à l'art. 64, al. 8, OSR de signaler la fin des autorisations de circuler au moyen d'une plaque complémentaire est étendue à l'ensemble des plaques complémentaires visées à l'art. 64*a* OSR. Si le signal « Chemin pour piétons » (2.61) est accompagné des plaques complémentaires prévues à l'art. 64*a*, al. 1 et 2, OSR, il suffit de barrer la plaque complémentaire « 🚲 autorisés » pour signaler la suppression de l'autorisation de circuler.

Art. 65, al. 8

Cet alinéa est abrogé. La disposition est insérée à l'al. 1 du nouvel art. 64*a* OSR.

Art. 71, al. 2, let. a et al. 6

Voir les commentaires de l'art. 11, al. 3.

Art. 74a, al. 7, let. d et e

Les commentaires de l'art. 11, al. 3, OSR s'appliquent par analogie à l'al. 7, let. d et e.

Art. 79, al. 4, let. f

Dans le cadre de la révision de l'ordonnance sur la signalisation routière, la possibilité de réserver des cases de stationnement uniquement en y marquant un symbole a été introduite en 2021. À l'avenir, les autorités cantonales et communales chargées de la signalisation disposeront également de cette possibilité de réservation avec le symbole « Vélo-cargo » (5.31.1) (cf. commentaires de l'art. 64, al. 6bis).

Ch. II

Disposition finale relative à la modification du 13 décembre 2024

En raison de la modification de l'OSR, divers signaux et plaques complémentaires dotés des symboles « Cycle » (5.31) ou « Cyclomoteur » (5.30) acquièrent une nouvelle signification : à l'avenir, le symbole « Cycle » englobera toujours tous les genres de cyclomoteurs, ce qui aura notamment une incidence sur le signal « Chemin pour piétons » (2.61) pourvu de la plaque complémentaire « 🚲 autorisés ». Compte tenu de la nouvelle signification du symbole « Cyclomoteur » définie aux art. 19, al. 1, let. c et 64, al. 6bis, OSR, les conducteurs de cyclomoteurs rapides ne seront plus autorisés à emprunter les tronçons interdits d'accès aux cyclomoteurs, même avec le moteur éteint.

Étant donné que l'adaptation de la signification des symboles induit une modification des droits et des obligations des conducteurs concernés, il faudrait, en vertu de l'art. 107 OSR, arrêter de nouveau des milliers de réglementations locales du trafic liées aux symboles « Cycle » et « Cyclomoteur » et les publier en indiquant les voies de droit. Cette formalité impliquerait toutefois des charges disproportionnées pour les cantons et les communes. C'est pourquoi, par dérogation au principe défini à l'art. 107 OSR, la disposition dont il est question ici prévoit d'exempter les autorités compétentes de l'obligation d'arrêter des décisions et de les publier.

La nouvelle disposition garantit ainsi que les signaux et plaques complémentaires existants munis des symboles « Cycle » et « Cyclomoteur » restent valables, si leur signification diffère des réglementations

locales du trafic sur lesquelles ils reposent en raison de la révision de l'OSR (cf. art. 3, al. 3 et 4 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière [LCR][3]).

Les citoyens qui pourraient être gênés dans certains cas par la nouvelle signification des symboles (notamment dans le contexte des chemins pour piétons) ont à leur disposition des voies de droit spécifiques prévues par l'art. 106, al. 1, let. a, OSR. D'après la teneur de cette disposition, les signalisations et les marques qui ne sont pas conformes aux prescriptions peuvent faire l'objet d'une requête, notamment lorsque des signaux ou des marques non prévus sont utilisés, lorsque des signaux ou des marques ont été placés alors qu'ils n'étaient pas nécessaires ou lorsqu'ils font défaut à un endroit où ils sont nécessaires.

Les autorités d'exécution sont toutefois tenues, en particulier dans le cas des chemins pour piétons sur lesquels les cyclistes et les cyclomotoristes sont autorisés, d'examiner si la signalisation existante peut être maintenue selon le nouveau droit ou doit être adaptée au regard de la sécurité routière. Pour les usagers de la route, la nouvelle signification des symboles est contraignante dans tous les cas dès l'entrée en vigueur de la modification.

Ch. III

Annexe 2

Ch. 5.31.1 : voir les commentaires de l'art. 64, al. 6ter.

Ch. IV

Les modifications entrent en vigueur le 1er juillet 2025.

[3] RS **741.01**