

O

OCR	Al.	Réglé à l'art. de l'OUR-P:	Suppressions / réduction de la densité réglementaire / abrogation de dispositions ou de parties de dispositions	Suppressions / réduction de la densité réglementaire / abrogation de disposition ou de parties de dispositions	Réglé par la LCR à l'art.	Réglé par l'OETV, art.	Précisions/remarques importantes, autres modifications (liste non exhaustive - cf. commentaires détaillés supplémentaires)
			<i>Entraîne une modification de fond</i>	<i>Sans modification de fond</i>			
Art. 1 Définitions							
	1	2 al. 1					- "des véhicules automobiles, des véhicules sans moteur" remplacé par "véhicules" (simplification linguistique) - "utilisées" remplacé par "utilisables" (précision)
	2	2 al. 2					clarification indiquant que la propriété est sans importance; plus clair que "exclusivement à l'usage privé" (précision & adaptation à la pratique)
	3	2 al. 11	"et sont exemptes de croisées à niveau" (adaptation à la pratique, étant donné que cet élément de définition n'est déjà plus intégralement satisfait aujourd'hui)	"(art. 45 al. 1 OSR)" (renvoi)			"de construction" (précision indiquant que la séparation des sens de circulation se fait par des mesures de construction)
	4	2 al. 3					
	5	2 al. 4		"(art. 74 OSR)" (renvoi)			
	6	-		répétition; cf. LCR et 116 al. 1 OUR-P	cf. art. 43 al. 1 et 2		
	7	2 al. 5		"normalement, sont délimitées par des lignes jaunes discontinues ou, exceptionnellement, continues (art. 74 al. 5 OSR)" (répétition cf. art. 163 al. 2 OUR-P)			la bande cyclable n'est pas une voie de circulation autonome, mais fait partie d'une voie de circulation (ou d'une moitié de chaussée) (précision)
	8	2 al. 8					
	9	2 al. 9					pas seulement la police, mais aussi d'autres personnes autorisées (précision)
	10	2 al. 14					"chaises d'invalides" remplacé par "fauteuil roulant" (changement fondamental de terminologie)
Art. 2 Etat du conducteur							
	1	-		répétition LCR	cf. art. 31 al. 2		
	2	-		systématique: transféré dans l'OAC			
	2bis	-		systématique: transféré dans l'OAC			
	2ter	-		systématique: transféré dans l'OAC			
	3	20a					
	4	20b al. 1					
	5	20b al. 2					"sont soumis à une interdiction de consommer de l'alcool" remplacé par "n'ont pas le droit de conduire sous l'influence de l'alcool" (précision inspirée de la modification de la LCR prévue dans le cadre de via sicura)
Art. 3 Conduite du véhicule							
	1, phr.1	-		clause générale: couvert par l'art. 4 al. 1 OUR-P			
	1, phr.2&3	40 al. 1					
	2	-		répétition: cf. LCR et art. 4 al. 1 et 40 al. 1 OUR-P	cf. art. 31 LCR		
	3	40 al. 2	"de plus, les cyclistes ne lâcheront pas les pédales" (pas de nécessité de réglementer)	"cyclomoteurs" (systématique: mention des "cyclomoteurs" inutile en raison de la nouvelle approche systématique, càd. de l'assimilation désormais très large faite entre les cyclomoteurs et les cycles à l'art. 72 al. 5 OUR-P)			
	4	-		systématique: transféré à l'OTR 1 & OTR 2			
Art. 3a Port de la ceinture de sécurité							
	1	19 al. 1		"le conducteur et les passagers" remplacé par "occupants" (simplification linguistique)			
	2	19 al. 2		"selon l'al. 1" (précision: n'entraîne pas de modification de fond, mais indique sans doute plus clairement que les exceptions selon l'al. 2 doivent également s'appliquer aux cas de port de la ceinture de sécurité obligatoire où l'al. 4 intervient simultanément)			- let. a: "[attestation médicale] à durée limitée" (développement: en raison d'un besoin pratique signalé, il est désormais exigé que l'attestation médicale de dispense ait une durée limitée) - let.f: "voitures automobiles" remplacé par "véhicules" (précision; clarifie que cela désigne également les personnes présentes dans des trains routiers)
	3	19 al. 3					
	4	19 al. 4					Contrairement au port obligatoire de la ceinture de sécurité, le siège pour enfant n'est obligatoire que dans les véhicules automobiles! (précision) -ajout de "et porte l'indication" (précision)
Art. 3b Port du casque							

	1, phr.1	20 al. 1				désormais, on cite ici aussi les conducteurs de cyclomoteurs (abandon de différenciation inutile/uniformisation des règles: les règles applicables aux divers usagers de la route cités ici étaient déjà presque identiques - l'harmonisation sert à la simplification et à l'uniformisation sans entraîner d'importantes modifications de fond; modification concrète (cf. pour tout l'art. 20 al. 2 OUR-P): étant donné que désormais, toutes les exceptions s'appliquent (formellement) de la même manière pour toutes les catégories citées, certaines exceptions ne peuvent valoir que pour telle ou telle catégorie en plus, ou s'appliquent sous une forme légèrement modifiée) - ajout de "avec estampille" (précision)
	1, phr.2	20 al. 3				"un casque de ce type" remplacé par "le casque prescrit" (précision: l'obligation ne s'applique que s'il existe une obligation de porter le casque: étant donné que d'entrée de jeu, il est stipulé que le port du casque ne vaut que pour les conducteurs de cyclomoteurs [cf. art. 20 al. 1 OUR-P], l'art. 20 al. 3 ne s'applique pas aux enfants transportés en cyclomoteurs et avec des remorques de cyclomoteurs)
	2 introd.	20 al. 2, introd.		"prévu à l'al. 1" (précision: n'entraîne pas de modification de fond, mais indique sans doute plus clairement que les exceptions de l'al. 2 doivent également s'appliquer aux cas où le port du casque est obligatoire, et où l'al. 3 s'applique également)		
	2 let.a	20 al. 2 let.a				"25 km/h" remplacé désormais par "30 km/h" (abandon de différenciations inutiles: si la limite de 30km/h était déjà justifiée pour les cyclomoteurs, elle l'est a fortiori pour les motocycles! Il est inutile de les limiter à 25km/h)
	2 let.b	20 al. 2 let.b				"25 km/h" remplacé désormais par "30 km/h" (abandon de différenciations inutiles: si la limite de 30 km/h était déjà justifiée pour les cyclomoteurs, elle l'est a fortiori pour les motocycles! Il est inutile de les limiter à 25 km/h)
	2 let.c	20 al. 2 let.c				
	2 let.d	20 al. 2 let.d				ajout de "des ceintures de sécurité prescrites ou inscrites dans le permis de circulation" (précision: l'exception, c.à.d. l'exemption de l'obligation de porter le casque, ne vaut pour les ceintures apposées librement que si celles-ci (y compris leur fixation, etc.) sont contrôlées et inscrites)
	2 let.e	20 al. 2 let.e				
	2 let.f	20 al. 2 let.f				
	3	- (cf. aussi dispositions transitoires)	- règle obsolète: cf. désormais à l'art. 20 al.1 OUR-P, qui assimile les catégories de véhicules qui y sont réglées - pendant la période transitoire: les casques répondant à l'ancien droit pourront encore être portés par les cyclomotoristes pendant 5 ans			
	4 let.a	20 al. 2 let.g				"[attestation médicale] à durée limitée" (développement: en raison d'un besoin pratique signalé, il est désormais exigé que l'attestation médicale de dispense ait une durée limitée)
	4 let.b	20 al. 2 let.a				"à condition que leur vitesse n'excède pas 30 km/h" inséré/harmonisé (cf. aussi art. 3b al. 2 let.a OCR; complète ici la règle actuelle - mais sans entraîner de modification de fond, il s'agit en effet de cyclomoteurs, en d'autres termes ils sont déjà limités à cette vitesse)
	4 let.c	20 al. 2 let.b				"à condition que leur vitesse n'excède pas 30 km/h" inséré/harmonisé (cf. aussi art. 3b al. 2 let.b OCR; complète ici la règle actuelle - mais sans entraîner de modification de fond, il s'agit en effet de cyclomoteurs, en d'autres termes, ils sont déjà limités à cette vitesse)
	let.d	20 let.h		"(art. 18 let.c OETV)" (renvoi)		"les conducteurs d'une chaise d'invalidé" remplacé par "les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant" (changement fondamental de terminologie)
	let.e	20 al. 2 let.e		"y compris les cyclomoteurs légers" (explication inutile)		
Art. 4 Adaptation de la vitesse						
	1	41 al. 1				
	2	-		répétition LCR	cf. art. 32 al. 1	
	3	41 al. 2				

	4	-	pas de nécessité de réglementer, règle obsolète; en outre: si l'on était réellement en présence d'un comportement douteux à cet égard dans un cas d'espèce, cela serait déjà couvert par les art. 4 al. 1 OUR-P et 26 al. 1 LCR				
	5	41 al. 3					
Art. 4a Limitations générales de vitesse; règle fondamentale	<i>cf. Commentaires généraux relatifs aux panneaux de localité</i>						
	1	42 al. 1		- "des véhicules" (explication inutile) - "hors des localités, à l'exception des semi-autoroutes et des autoroutes" remplacé par "hors des localités" (simplification linguistique; la mention des règles applicables sur les autoroutes est en outre une fausse réserve)			
	2	42 al. 2 & modifications à décider séparément	<u>Après la période transitoire:</u> - "commence au signal «Vitesse maximale 50, limite générale» (2.30.1) et se termine au signal «Fin de la vitesse maximale 50, limite générale» (2.53.1)" (cf. commentaires relatifs aux panneaux de localité: la règle est désormais associée au panneau de localité) - "Pour les conducteurs qui entrent dans une localité par des routes secondaires peu importantes (telles que routes qui ne relient pas directement entre eux des localités ou des quartiers extérieurs, routes agricoles de desserte, chemins forestiers, etc.), la limitation est aussi valable en l'absence de signalisation, dès qu'il existe une zone bâtie de façon compacte." (la règle n'est pas reprise par analogie pour les panneaux de localité (cf. commentaires relatifs aux panneaux de localité: nous partons de l'idée que cette disposition ne correspond pas à une nécessité de réglementer, puisque le panneau de localité - déjà selon le droit actuel - est apposé sur toutes les routes)	- "(al. 1 let.a)" (renvoi) - "s'applique dans toute la zone bâtie de façon compacte à l'intérieur de la localité" (cf. commentaires relatifs aux panneaux de localité, cf. aussi art. 32 al. 1 OSRO-P) - "et se termine au signal «Fin de la vitesse maximale 50, limite générale»" (inutile - il suffit d'indiquer le début, le champ d'application de la vitesse maximale générale applicable se termine toujours là où commence une autre vitesse maximale générale ou signalée!)			
	3	42 al. 3 & modifications à décider séparément	<u>Après la période transitoire:</u> "La limitation générale de vitesse à 80 km/h (al. 1 let. b)] est valable à partir du signal «Fin de la vitesse maximale 50, limite générale» (2.53.1)" (cf. commentaires relatifs aux panneaux de localité: la règle concernant la vitesse maximale générale en dehors des localités est désormais associée au signal de fin de localité)	- "(al. 1 let.b)" (renvoi) - "ou «Fin de la vitesse maximale» (2.53) (explication inutile; n'est pas cité dans les autres alinéas non plus; les al. 2-5 se contentent d'évoquer l'indication fondamentale du champ d'application - lorsqu'une autre vitesse maximale est signalisée à l'intérieur de ce champ d'application, il s'agit de toute manière d'un cas spécial signalé qui ne doit pas être traité ici dans la Partie générale)			
	3bis	42 al. 4		- "(al. 1 let.c)" (renvoi) - "et se termine au signal «Fin de la semi-autoroute» (4.04)" (cf. art. 99 et 100 OUR-P)			
	4	42 al. 5		- "(al. 1 let.d)" (renvoi) - "et se termine au signal «Fin de l'autoroute» (4.02)" (cf. art. 99 et 100 OUR-P)"			
	5	-		répétition: cf. LCR et art. 43 al. 3 OUR-P	cf. art. 27 LCR		
Art. 5 Vitesse maximale pour certains genres de véhicules							
	1 let. a	43 al. 1 let. B, ch. 2-5					
	1 let. b	43 al. 1 let. c					
	1 let. c	43 al. 1 let. d & 43 al. 2					
	1 let. d	43 al. 1 let. e					

	2	43 al. 1 let. a & 43 al. 1 let. b ch. 1		"sur les autoroutes et semi-autoroutes" ("restriction" fautive/inutile / explication inutile: cette disposition n'a pas besoin d'être limitée formellement aux autoroutes/semi-autoroutes - simplement, il n'y a que là qu'elle a une importance pratique. On ne voit aucune raison de traiter, sur le plan systématique, l'art. 5 al. 2 différemment de l'art. 5 al. 1 let. a, qui ne contient pas non plus cette restriction)			
	2bis.. 3	déjà supprimé 43 al. 3					"où des signaux indiquent" remplacé par "est en vigueur" (met ainsi linguistiquement en avant le fait incontesté que la primauté des vitesses maximales plus basses pour certains types de véhicules vaut non seulement par rapport aux vitesses maximales signalées, mais aussi par rapport aux vitesses maximales générales. Au plus tard par cette reformulation, l'art. 4a al. 5 est devenu définitivement obsolète, puisque purement répétitif.)
	4	43 al. 3					- "[vitesse maximale] prescrite par l'OETV" ajouté (précision) - "comme une infraction à une règle de la circulation" (précision: cette formulation était singulière! Remplacé par l'interdiction directe - qui, elle-même, n'est pas une règle de circulation! - de dépasser cette vitesse maximale)
Art. 6 Comportement à l'égard des piétons et des utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules							
	1, phr.1	44 al. 1		- "les utilisateurs d'un engin assimilé à un véhicule" (systématique: les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules SONT désormais des piétons, il n'est plus nécessaire de les citer à part) - "ou qui attend devant celui-ci" (explication inutile & développement: ce passage induisait en erreur, le piéton n'a pas le droit de s'engager soudainement sur le passage, mais n'est pas non plus obligé d'attendre longtemps devant!)			
	1, phr.2	-		répétition: cf. art. 58 al. 1 OUR-P: cette obligation fait partie intégrante de toute obligation de céder la priorité!			
	2	(resp. désormais uniquement pour les signaux lumineux, cf. 157 & modifications à décider séparément)	suppression de la règle (pas de pertinence pratique, mais aussi pour raisons de sécurité, cf. commentaires détaillés)	(pour les passages pour piétons commandés par des signaux lumineux cf. 157 OUR-P & modifications à décider séparément)			
	3	44 al. 2		"utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules" (systématique: les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules SONT désormais des piétons, il n'est plus nécessaire de les citer à part)			
	4	44 al. 3					
	5	-		cf. clause générale de l'art. 4 OUR-P et de l'art. 47 al. 4 let.a OUR-P: la circulation "à allure réduite et faisant preuve de prudence" exigée des conducteurs de véhicules et décrite à l'art. 6 al. 5 OCR découle de toute manière de la signification des clignotants avertisseurs intégrés aux bus scolaires combinée à l'obligation générale de faire preuve d'égards au sens de l'art. 4 OUR-P	cf. art. 26 al. 2		
Art. 7 Circulation à droite							
	1	-	"Il n'est pas tenu à cette règle sur les routes bombées ou difficiles et dans les tournants à gauchie lorsque la visibilité est bonne et que la circulation venant en sens inverse ou de derrière n'est pas entravée." (différenciation inutile: assouplissement totalement superflu du point de vue de la sécurité routière)	"Le conducteur tiendra sa droite" (répétition LCR)	cf. art. 34 al. 1		
	2	-		répétition LCR: cf. 34 al. 1 phrase 2 a contrario	cf. art. 34 al. 1 a contrario		
	3	51 al. 1					
	4	-	"Le passage entre deux refuges est autorisé lorsque aucun tramway ne s'y trouve ou ne s'en approche" (pas de nécessité de réglementer)	"il y a lieu de faire particulièrement attention aux piétons et aux utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules" (répétition LCR)	cf. art. 33 al. 3		
Art. 8 Routes à plusieurs voies, circulation à la file							

	1	- règle à l'intérieur des localités: 67 al. 3 - ailleurs: 52 al.1		"circulent en files parallèles" (clarification/élimination de contradictions; les files parallèles sont suffisamment traitées aux art. 8 al. 2 & 3 OCR resp 52 al. 2 & 3 OUR-P)			fractionné: les règles applicables à l'intérieur des localités font l'objet d'un article spécifique (systématique)
	2	52 al. 2					
	3	- règle à l'intérieur des localités: 67 al. 3 - ailleurs: 52 al.3		"ou les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules" (systématique: les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules SONT désormais des piétons, il n'est plus nécessaire de les citer à part)			- fractionné: les règles applicables à l'intérieur des localités font l'objet d'un article spécifique (systématique)
	4, phr.1	51 al. 2					
	4, phr.2	51 al. 3					- "dans la zone de l'intersection" (précision) - l'autorisation vaut aussi pour la voie obliquant à droite sur laquelle des cycles peuvent continuer tout droit contrairement aux autres véhicules (développement)
Art. 9 Croisement							
	1	-		répétition LCR	cf. art. 35 al. 2, phr.1		
	2, phr.1	53 al. 1					
	2, phr.2	53 al. 2		"le croisement sur les routes à forte déclivité et les routes de montagne est régi par l'art. 38 al. 1, première phrase" (nouvelle systématique: toutes les règles relatives au croisement sont désormais regroupées, le renvoi devient superflu)			
Art. 10 Dépassement en général							
	1, phr.1	-		répétition LCR	cf. art. 34 al. 3 et 35 al. 3		
	1, phr.2	54 al. 1					
	2	54 al. 3					
	3	54 al. 4		"Cette règle s'applique aussi aux autres véhicules à moteur qui circulent lentement" (généralisation: l'obligation concerne d'entrée de jeu non seulement les véhicules automobiles lourds, mais aussi tous les véhicules circulant lentement, si bien que l'on peut aussi supprimer la dernière phrase)			- éviter "si possible" au lieu de "au besoin" (développement: tendance à permettre plus largement de dépasser, ce qui est dans l'intérêt de la sécurité routière)
Art. 11 Dépassement dans des cas particuliers							
	1	-	développement dans l'optique de la sécurité routière: à partir de 3 voies, il faut désormais obligatoirement qu'une ligne de sécurité sépare les sens de circulation, cf. à cet égard l'art. 66 al. 2 OSRO-P; l'interdiction de dépasser découle alors de cette ligne de sécurité, et la règle de circulation générale devient inutile puisqu'elle ne s'appliquerait plus jamais				
	2	54 al. 2					
	3, phr.1	55 al. 1					
	3, phr.2	55 al. 2	"cyclistes" (développement dans l'optique de la sécurité routière: pour les cyclistes, la zone des rails est déjà assez délicate, puisque le fait de franchir des voies comporte un risque de chute, de sorte qu'il ne faudrait pas prévoir ici encore une exception à l'interdiction de dépasser stipulée dans la LCR)	"utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules" (systématique: les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules SONT désormais des piétons, il n'est plus nécessaire de les citer à part)			
	4	55 al. 3					
Art. 12 Véhicules qui se suivent							
	1	56 al. 1					
	2	-		répétition LCR: suffisamment couvert par diverses dispositions	cf. art. 37 al. 1, art. 26 al. 1 et art. 31 al. 1		
	3	56 al. 2					
Art. 13 Présélection, changement de direction							
	1, phr.1	57 al. 1, phr.1					
	1, phr.2	-		répétition LCR & explication inutile	cf. art. 36 al. 1		

	2, phr.1	57 al. 1, phr.2				
	2, phr.2	-		explication inutile		
	3	55 al. 4				
	4, phr. 1	57 al. 2				
	4, phr. 2	57 al. 3				
	5	-		clause générale & répétition LCR: couvert par la LCR et l'art. 4 al. 1 ("particularités des véhicules!") et 3 OUR-P	cf. art. 26	
	6	-		clause générale & répétition LCR: couvert par la LCR et l'art. 4 al. 1 ("particularités du chargement transporté!"), 3 et 4 OUR-P	cf. art. 26	
Art. 14 Exercice du droit de priorité						
	1	58 al. 1		- "dans sa marche" (systématique: les piétons doivent également être impliqués; en outre, cela semble de toute manière inutile en ce qui concerne les véhicules) - ", s'il doit s'attendre, s'arrêtera avant le début de l'intersection" (systématique: il convient de couvrir tous les cas où la priorité doit être cédée, par ex. également les changements de voies, etc. La formulation actuelle ["intersection"] est en partie très mal adaptée à ce genre de cas. On perd ainsi l'indication de l'ENDROIT exact où il convient de s'arrêter [avant l'intersection], mais on ne peut parvenir à une autre solution, même en recourant à l'interprétation de la disposition. La valeur ajoutée qui permet de couvrir de façon pertinente par la nouvelle formulation tous les cas d'octroi de priorité l'emporte.)		
	2	58 al. 2				
	3	-		explication inutile		
	4	58 al. 4		"les conducteurs de véhicules sans moteur, les cyclistes" / "conducteurs de véhicules à moteurs" (systématique: il n'est PAS nécessaire d'assimiler les véhicules sans moteur et les autres usagers de la route aux véhicules à moteurs - toutes les règles de circulation (y compris la priorité) s'appliquent en principe à tous les véhicules de la même manière.)		- "de même que les utilisateurs de fauteuils roulants et d'engins assimilés à des véhicules" (précision/systématique: il est bel et bien nécessaire de les assimiler aux véhicules et aux 'autres usagers de la route' qui ne sont pas des véhicules/conducteurs de véhicules, mais qui doivent malgré tout respecter les règles de la circulation routière (parfois seulement dans certaines situations) et doivent alors bien entendu être assimilés aussi sur le plan de la priorité, c.à.d. les cavaliers, les conducteurs de bétail ainsi que - désormais - les utilisateurs de fauteuils roulants et d'engins assimilés à des véhicules, dans la mesure où ils se déplacent comme des véhicules.) - "chevaux" & "gros animaux" a été remplacé dans toute l'ordonnance par "bétail" (changement fondamental de terminologie, cf. dans le détail à l'art. 52 OCR)
	5	58 al. 3		"par exemple lorsque des véhicules venant de toutes les directions parviennent simultanément à une intersection" (exemple)		
Art. 15 Priorité dans des cas particuliers						
	1	- (resp. 151: est suffisant)		répétition: cf. LCR et 151 OUR-P	cf. art. 36 al. 2	cf. dans le détail à l'art. 151 OUR-P
	2	59 al. 1				
	3, phr.1	59 al. 2				"trottoir" remplacé par "franchissement de trottoir" (précision linguistique)
	3, phr.2	-		- "Si l'endroit est sans visibilité, le conducteur doit s'arrêter" (répétition: cf. art. 58 al. 1 OUR-P) - "au besoin, il doit avoir recours à l'aide d'une tierce personne, qui surveillera la manoeuvre." (clause générale: couvert par l'art. 4 al. 4 OUR-P)		
Art. 16 Véhicules prioritaires						
	1	- 7 al. 1 - aspect "même aux endroits où la circulation est réglée par des feux lumineux" = précisé à l'art. 7 al. 2		- "les véhicules du service du feu, du service de santé, de la police et de la douane" (répétition LCR) - "tous les usagers de la route" (systématique: la règle figure dans la partie qui concerne tous les usagers de la route)	cf. art. 27 al. 2	Les signaux lumineux n'étaient cités que pour dissiper des incertitudes - mais l'intention est nécessairement que le droit de priorité s'applique toujours, même en cas de signaux contaires (installations à signaux lumineux = cas extrême uniquement). Précisé dans ce sens à l'OUR-P 7 al. 2
	2	7 al. 1	"Celui qui suit un véhicule prioritaire doit maintenir une distance de 100 m environ." (pas de nécessité de réglementer, cf. aussi 34 al. 4 LCR)	"avec toutes les précautions nécessaires" (répétition: cf. art. 4 al. 2 OUR-P)	cf. 34 al. 4	

	3	46 al. 4					a sa place parmi les règles d'utilisation des signaux d'avertissement, y est donc transféré (systématique)
Art. 17 Démarrage, marche arrière, demi-tour	1, phr.1	-		clause générale et répétition LCR: couvert par la LCR et l'art. 4 al. 2 let. a et al. 3 let. b OUR-P	cf. art. 26 al. 2 et 36 al. 4		La marche arrière est désormais réglée de façon très rigoureuse: sensiblement plus restrictive, puisque selon la recherche, la marche arrière continue à présenter un potentiel de danger relativement important. Là où dans le passé, il fallait changer de côté de la route (art. 17 al. 3 OCR: càd. sur des parcours d'une certaine longueur et sur des routes sans visibilité), la marche arrière est désormais exclue par principe, sauf s'il est totalement impossible de continuer. Si cette situation vient à se présenter, le passage à l'autre côté de la route est approprié ne serait-ce qu'en raison de l'obligation de circuler à droite - cette prescription n'a pas besoin d'être énoncée séparément (suppression de 17 al. 3 OCR)
	1, phr.2	-		clause générale: couvert par l'art. 4 al. 3 OUR-P			
	2	60 al. 1		"les intersections sans visibilité" (répétition: les "intersections sans visibilité" sont déjà suffisamment couvertes par le nouvel art. 60 al. 1 phr.2 OUR-P, puisqu'au niveau de l'intersection, la poursuite du trajet sera de toute façon possible en règle générale)			
	3	-		explication inutile: cf. interdiction de circuler à droite à l'art. 34 LCR	cf. art. 34		
	4, phr.1	-		article purement programmatique, sans caractère normatif			
	4, phr.2	60 al. 2					
	5	67 al. 4		- "au besoin réduire leur vitesse ou s'arrêter pour" (répétition: cf. art. 58 al. 1 OUR-P) - "il est tenu d'attendre lorsque des véhicules qui arrivent derrière lui ne pourraient pas s'arrêter à temps." (commentaire de l'art. 58 al. 2 OUR-P)			- "public [en trafic de ligne]" (précision) - systématique: les règles applicables à l'intérieur des localités sont traitées dans un article spécifique
Art. 18 Arrêt							
	1, phr.1	62 al. 2					"ou sur des places de stationnement" (précision formelle)
	1, phr.2, introd.	62 al. 3, phrase d'introduction					"sur la chaussée opposée" au lieu de "sur le bord gauche de la route" (cf. alors modification consécutive à l'art. 18 al. 1, phr.2, let. d)
	1, phr.2, let.a	62 al. 3, let.a					"de la chaussée une voie" au lieu de "une voie de tramway ou de chemin de fer routier" (uniformisation linguistique)
	1, phr.2, let.b	62 al. 3, let.b					
	1, phr.2, let.c	62 al. 3, let.c					
	1, phr.2, let.d	-		systématique/formulation: la nouvelle formulation de la phrase d'introduction, càd. "sur la chaussée opposée" au lieu de "sur le bord gauche de la route" rend superflu l'art. 18 al. 1, phr.2, let.d OCR: étant donné que dans les rues à sens unique il existe un bord gauche de la route mais pas de chaussée opposée, la disposition dans sa nouvelle formulation n'est pas d'entrée de jeu applicable aux rues à sens unique - celles-ci n'ont donc pas à être incluses dans la liste des exceptions			
	2	62 al. 4, phrase d'introduction		"volontaire" (explication inutile, découle déjà de la définition de l'al. 1; en outre, il est sans doute clair de toute manière que cette disposition ne règle justement pas le fait de s'arrêter à cause du trafic)			
	2 let. a	62 al. 4 let.a					
	2 let. b	62 al. 4 let.b					
	2 let. c	62 al. 4 let.c					la notion de "ligne double" n'est plus utilisée, mais remplacée par "ligne de direction longeant une ligne de sécurité" (changement fondamental de terminologie)
	2 let. d	62 al. 4 let.d					
	2 let. e	62 al. 4 let.e		- "lorsque aucune ligne interdisant l'arrêt n'est marquée" (fausse réserve, cf. aussi LCR 27 al. 1) - "sur la chaussée et le trottoir contigu" (explication inutile)	art. 27 al. 1		"10 m" au lieu de "5 m" (développement: désormais, la ligne interdisant l'arrêt [10m] n'est plus obligatoire, en revanche, l'interdiction générale de s'arrêter est étendue à 10m. En raison des nombreuses exceptions pertinentes dans la pratique (cf. notamment les bandes cyclables!), la ligne interdisant l'arrêt est devenue de plus en plus l'exception, malgré son caractère obligatoire, et l'absence de ligne est devenue la règle. D'où l'adaptation à cette évolution: la ligne d'arrêt n'est désormais plus obligatoire, en revanche, il est interdit, même en l'absence de ligne, de s'arrêter sur 10m - et cette distance de 10m est ainsi à nouveau assurée)
	2 let. f	62 al. 4 let.f					complété par "et dans les tunnels" (systématique: l'interdiction de s'arrêter venant de l'art. 39 al. 3, phr.1 OCR est reprise ici, puisque la liste des interdictions de s'arrêter doit réellement être exhaustive)
	2 let. g	62 al. 4 let.g					

	3	62 al. 6	"Aux arrêts des transports publics, il est interdit de s'arrêter sur le trottoir contigu" (différenciation inutile & pas de nécessité de réglementer; les cas pertinents sont sans doute suffisamment couverts par le biais des art. 62 al. 6 et 170 al. 1 OUR-P, d'autres réglementations plus détaillées semblent inutiles)				
Art. 19 Parcage en général	4	63 al. 3					
	1	- (cf. désormais à la place: 62 al. 1)					Désormais, l'arrêt est défini et non le parcage. (Contient également une modification de fond: l'arrêt n'est plus simplement constitué par "le chargement et le déchargement de marchandises" ainsi que le fait de "laisser monter ou descendre des passagers", mais également le fait de stationner le véhicule pendant un temps très court!)
	2 let.a	64 al. 1 let.a					
	2 let.b	119 al. 2		"à l'extérieur des localités" (modification consécutive, purement due à la technique de formulation, à la modification de l'art. 19 al. 2 let.c OCR; l'interdiction de parquer sur les routes principales en dehors des localités continue à s'appliquer - simplement, désormais, elle s'applique aussi sans restrictions sur les routes principales à l'intérieur des localités)			
	2 let.c	- (resp. cf. 119 al. 2)	"à l'intérieur des localités, lorsque deux voitures automobiles n'auraient plus assez de place pour se croiser" (différenciation inutile, la règle relative aux routes principales à l'extérieur des localités vaut désormais aussi à l'intérieur des localités; l'interdiction de parquer sur les routes principales s'applique désormais aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des localités sans aucune restriction. Cela paraît être la règle la plus appropriée; le plus souvent, la règle actuelle a pour effet que des interdictions de parquer sont placées à l'intérieur des localités sur les routes principales, puisqu'il ne conviendrait pas que des voitures s'y parquent en raison des conditions locales; l'inversion du principe à l'intérieur des localités ne rend désormais les signaux nécessaires également à l'intérieur des localités que s'il est réellement autorisé de parquer. A notre avis, tout porte à croire que ce cas sera moins fréquent et que cette nouvelle règle contribuera donc à la suppression de signaux)				
	2 let.d	-		- "sur les bandes cyclables" (explication inutile de 163 al. 2, phr.3 OUR-P: le fait de parquer sur une bande cyclable entraîne TOUJOURS un risque d'entraver la circulation des cycles et est donc exclu ne serait-ce que sur la base de cette disposition) - "et sur la chaussée contiguë à de telles bandes" (explication inutile: il n'est autorisé de parquer [et de s'arrêter!], selon l'art. 64 al. 1 let.a combiné à l'art. 62 al. 2 phr.2 OUR-P, qu'au bord de la chaussée; à côté de la bande cyclable ne serait justement pas au bord de la chaussée. En conséquence, le fait de s'y arrêter ou d'y parquer est exclu, ne serait-ce qu'en vertu des règles générales, il est inutile de prévoir une règle particulière à cet effet!)			
	2 let.e	64 al. 1 let.b	"à moins de 50m des passages à niveau à l'extérieur des localités" / "à l'intérieur de celles-ci" (différenciation inutile: c'est là sans doute une des différenciations que très peu d'usagers de la route connaissent. Fondamentalement, une règle générale à 20m applicable partout paraît appropriée. Si cela ne suffisait pas dans un cas d'espèce, il serait possible d'utiliser des signaux)				

	2 let.f	64 al. 1 let.c					
	2 let.g	64 al. 1 let.d					
	3	64 al. 3					
	4	-		explication inutile / répétition LCR	26 al. 1		
Art. 20 Parcage dans des cas particuliers							
	1	64 al. 4					
	2	-		pas de nécessité de réglementer, l'usage commun accru doit être réglé par les cantons			
Art. 20a Facilités de parcage pour les personnes à mobilité réduite							
	1, introduction	65 al. 1					désormais, le même article régit aussi l'utilisation des places de stationnement pour handicapés (systématique)
	1 let. a	65 al. 1 let.a		"les restrictions de parcage au sens de l'art. 19 al. 2-4 doivent être respectées dans tous les cas" (systématique/fausse réserve: la réserve concerne les interdictions générales de parquer, mais celles-ci n'ont pas le droit d'être signalées par l'autorité [signalisation inutile]); le traitement privilégié prévu à la let. a se rapporte aux interdictions de parquer signalées/marquées. Or, comme celles-ci n'ont pas le droit d'être disposées lorsqu'une interdiction générale de parquer s'applique de toute manière, il n'est pas non plus nécessaire ici de prévoir une réserve pour les cas prévus à l'art. 19 al. 2-4 OCR.)			
	1 let. b	65 al. 1 let.b					"emplacements de parcage" au lieu de "places de parc" (précision, la disposition désigne non seulement les places de parc, mais aussi les cases de stationnement marquées!)
	1 let. c	65 al. 1 let.c					"emplacements de parcage" au lieu de "indiquées par les signaux ou le marquage correspondants" (pure uniformisation linguistique/précision, la disposition vise les places de parc, mais aussi les cases de stationnement marquées!) & reformulation de toute cette lettre (modification purement linguistique)
	2	65 al. 2					
	3	65 al. 3					
	4	65 al. 4					
	5	65 al. 5					l'art. 65 al. 5 OSR est également intégré ici (systématique/précision)
Art. 21 Monter dans le véhicule et en descendre, charger et décharger des marchandises							
	1	66 al. 1		"avant d'ouvrir les portières, elles prendront particulièrement garde aux véhicules venant de derrière." (explication inutile / répétition LCR).	cf. art. 26		
	2	63 al. 2					
	3	63 al. 4		"par ex. sur une route sinueuse de montagne" (exemple)			"signaux de panne" remplacé par "triangles de panne" (changement fondamental de terminologie: vocabulaire usuel!)
Art. 22 Manière d'immobiliser les véhicules							
	1, phr.1	-		répétition: cf. art. 44a al. 2 OUR-P			
	1, phr.2	66 al. 2					"de manière appropriée" (systématique: il est ainsi possible de renoncer à l'art. 22 al. 2&3 OCR: ce qui compte, c'est que la manière de se protéger soit appropriée!)
	2	-		abandon d'explication/exemples: LE FAIT qu'il faut se garantir contre le mouvement fortuit découle déjà suffisamment de l'art. 66 al. 2 OUR-P, désormais avec la précision que cela doit être fait 'de manière appropriée'. Il est inutile d'ajouter une autre explication de la MANIERE dont il faut procéder, d'autant qu'aujourd'hui déjà, cette énumération est obsolète, c.à.d. qu'elle doit être comprise comme une simple liste d'exemples, étant entendu qu'il existe aujourd'hui d'autres possibilités. L'abandon des exemples et le fait de s'axer uniquement sur l'obligation de se garantir de manière appropriée contre le mouvement fortuit devraient largement suffire.			

	3, phr.1&2	-		abandon d'explication/exemples: LE FAIT qu'il faut se garantir contre le mouvement fortuit découle suffisamment de l'art. 66 al. 2 OUR-P, désormais avec la précision que cela doit être fait 'de manière appropriée'. Il est inutile d'ajouter une autre explication de la MANIERE dont il faut procéder, d'autant qu'aujourd'hui déjà, cette énumération est obsolète, càd. qu'elle doit être comprise comme une simple liste d'exemples, étant entendu qu'il existe aujourd'hui d'autres possibilités. L'abandon des exemples et le fait de s'axer uniquement sur l'obligation de se garantir de manière appropriée contre le mouvement fortuit devraient largement suffire.			
	3, phr.3	-		répétition LCR/explication inutile: les obstacles doivent être retirés dès que possible déjà selon la LCR	répétition de l'art. 4 al. 1		
Art. 23 Utilisation du signal de panne et des feux clignotants	"signal de panne" remplacé par "triangle de panne" (changement fondamental de terminologie: vocabulaire général courant!)						
	1	47 al. 1		"art. 90 al. 2 OETV" (renvoi)			
	2, phr.1	47 al. 2, phr.1	"chaque fois que d'autres usagers de la route risqueraient de ne pas [le] remarquer à temps parce qu'il n'est pas éclairé ou en raison de conditions atmosphériques particulières (par ex. brouillard)" (pas de nécessité de réglementer: selon nous, indépendamment du cas de la bande d'arrêt d'urgence mentionné à part, il est difficile d'imaginer un cas où un véhicule serait stationné d'une façon NON contraire aux prescriptions et où la signalisation à l'aide du triangle de panne serait malgré tout réellement nécessaire [par ex. pour cause d'intempéries ou autres].)				
	2, phr.2	47 al. 2, phr.2					
	2, phr.3	-		fausse réserve			
	3 let.a	47 al. 4 let.a		"(art. 110 al. 1 let.g OETV)/ "(art. 6 al. 5)" (renvoi)			
	3 let.b	47 al. 4 let.b		"lors d'un ralentissement subit du trafic dû notamment à un accident" (éviter les exemples - il vaut mieux formuler une règle générale et réduire le nombre des exemples; cf. 47 al. 4 let.b OUR-P: le critère général valable est désormais la "importante différence de vitesse" ajoutée)			"afin d'attirer l'attention des véhicules suivants sur une importante différence de vitesse" (précision formelle, clarification du sens et de la raison d'être de la norme: les feux clignotants sont autorisés lorsqu'ils répondent à ce critère!)
	4, phr.1	-		explication inutile: d'une part, on ne définit nulle part ce qu'est une lampe de panne, et d'autre part, l'obligation de signaler les obstacles découle de manière générale de la loi (art. 4 al. 1 LCR; cf. aussi art. 3 al. 3 OSRO-P), sans que la nature de cette signalisation soit précisée. Ce qui est déterminant, c'est que la signalisation ne suscite pas une impression erronée sur le plan du droit de la circulation ni ne risque de détourner exagérément l'attention des usagers de la route	4 al. 1		
	4, phr.2	-	pas de nécessité de réglementer/ en outre répétition de la LCR, puisque ce point est déjà le plus souvent couvert automatiquement par l'interdiction de mettre en danger!		art. 26 al. 1		
	5	-		fausse réserve: nulle part il n'est dit ni suggéré que le signal de panne exonère en quoi que ce soit de l'obligation de respecter les règles de circulation - en conséquence, et inversement, la continuation de la validité de ces règles n'a pas besoin d'être explicitement stipulée! La validité des règles de circulation est claire même sans l'art. 23 al. 5 OCR!			
	6	47 al. 3					
Art. 24 Règles à observer aux passages à niveau et devant les barrières							

	1, phr.1	- (cf. cependant aussi 54 al. 4)	règle obsolète - cette règle était utile lorsque les poids lourds n'avaient pas le droit de rouler à plus de 60 km/h en dehors des localités. Lorsqu'il fallait s'arrêter aux passages à niveau, il convenait aussi de saisir l'occasion de permettre aux véhicules plus rapides de dépasser à cet endroit. Mais cela s'impose nettement moins de nos jours; par ailleurs, il s'agissait déjà là d'une disposition spéciale mal connue, qui, sous cet angle, n'est guère justifiée d'autant que dans les cas d'espèce, la clause générale de l'art. 54 al. 4 OUR-P devrait s'appliquer)				
	1, phr.2		pas de nécessité de réglementer dans le droit de la circulation routière				
	2	6 al. 3	"les véhicules munis de bandages ou de chenilles métalliques ainsi que les voitures à traction animale et les cavaliers ne traverseront qu'à l'allure du pas." (règle obsolète)				
	3	172 al. 1 & al. 2, phr.1		- "y compris celles des aérodromes et installations similaires" (exemple) - "ne pas ouvrir [les barrières], ni les contourner, passer par-dessus ou par-dessous" (clause générale: tous ces comportements sont couverts par la nouvelle clause générale de l'art. 172 al. 1 OUR-P: "doivent être observés et ne doivent pas être contournés")			systématique concernant les barrières: désormais seulement 172 OUR-P (et 82 al. 1) & 75 OSRO-P: à ces endroits, intégration des "barrières qui sont fermées ou qui se ferment" (venant de l'OSR 93 al. 2) et des "barrages" (venant de l'OSR 83 al. 3) (systématique: les barrières sont désormais généralisées et traitées au même endroit; aujourd'hui, elles sont réparties entre l'OCR et l'OSR, les passages à niveau, les chantiers, etc.)
Art. 25 Règles à observer à l'égard des tramways et des chemins de fer routiers							
	1	-	règle obsolète; si nécessaire, les règles de dépassement applicables seront les règles générales				
	2	61 al. 1		"[croiser] à gauche" (remplacé par "[croiser] le tramway ou le chemin de fer routier"; formulation: facilite la compréhension)			
	3	61 al. 2		"tramway ou chemin de fer routier" (uniformisation linguistique: le terme de "Strassenbahn" inclut de toute manière tous les véhicules qui circulent sur des rails disposés sur la chaussée - les chemins de fer routiers ("Bahn") ne doivent pas obligatoirement être cités spécifiquement en plus, le terme de "Strassenbahn" couvre tous les cas pertinents)			
	4	-		explication inutile			
	5, phr.1	62 al. 4 let.h		"sur les voies d'un tramway ou d'un chemin de fer routier ni à moins de 1 m 50 du rail le plus proche" remplacé par "à moins de 1 m 50 d'une voie ferrée" (uniformisation linguistique et simplification)			toutes les règles relatives à l'arrêt et au parage sont également regroupées de façon réellement exhaustive à la section correspondante "S'arrêter et parquer" (systématique)
	5, phr.2	-	pas de nécessité de réglementer				
Art. 26 Colonnes, cortèges, véhicules à chenilles							
	1	-	règle obsolète: les files de piétons n'ont pratiquement plus d'importance de nos jours				
	2	-	règle obsolète; pas de nécessité de réglementer concernant la phrase 2		cf. art. 26		
	3, phr.1&2	-	règle obsolète & pas de nécessité de réglementer: la plupart des véhicules à chenilles sont de toute façon dotés de chenilles métalliques - en général, les autres véhicules maintiennent donc automatiquement une distance suffisante, d'autant qu'une distance de 1m serait déjà très faible pour ne pas dire trop!		cf. art. 34 al. 4		
	3, phr.3	-		répétition; cf. 54 al. 3 OUR-P			
Art. 27 Courses d'apprentissage							

	1	-	ce faisant cependant, l'obligation de toujours retirer la plaque portant le "L" lorsqu'il n'y a pas de course d'apprentissage n'est pas reprise dans l'OAC, mais est supprimée (pas de nécessité de réglementer)	systématique: transféré à l'OAC			
	2	-		systématique: transféré à l'OAC			
	3	-		systématique: transféré à l'OAC			
	4	-		systématique: transféré à l'OAC			
	5	-		systématique: transféré à l'OAC			
Art. 28 Signes							
	1	-		répétition LCR	cf. art. 39 al. 1		
	2	-	pas de nécessité de réglementer; 1. pour la plupart des véhicules, cela se fait automatiquement 2. le moment pertinent pour l'annonce est AVANT le changement de direction, ce comportement doit être réglé - en revanche, ce qui se passe "pendant" et "après" est nettement moins important! Pour le comportement réclamé ici, la simple interdiction de gêner et de mettre en danger selon l'art. 26 a. 1 LCR est suffisante				
	3	45 al. 1		"si cela n'est pas possible, il obliquera très prudemment" (répétition: découle automatiquement des obligations générales de prudence et de l'art. 39 al. 2 LCR, selon lequel le fait de signaler effectivement son intention ne dispense pas pour autant d'observer les précautions nécessaires)	cf. art. 39 al. 2		
	4	45 al. 1	net raccourcissement de l'OCR 28 al. 4 (pas de nécessité de réglementer/règle obsolète sans grande importance pratique: si cela s'avère réellement pertinent dans un cas d'espèce, le comportement est suffisamment couvert par la nouvelle généralisation de l'art. 45 al. 1 OUR-P)				
Art. 29 Signaux avertisseurs							
	1, phr.1	46 al. 1					
	1, phr.2	-		répétition LCR	cf. art. 40	cf. 110 al. 3	
	2	46 al. 2					
	3	46 al. 3					
Art. 30 Eclairage des véhicules, généralités							
	1	48 al. 1					- "par les feux de croisement": cette disposition stipule déjà qu'il convient fondamentalement d'utiliser les feux de croisement - dès qu'un éclairage devient nécessaire! (innovation principalement due à l'approche systématique - jusqu'ici, la primauté des feux de croisement découlait aussi implicitement de l'art. 31 al. 2 et 3 OCR, mais la réglementation actuelle sur l'éclairage et la nature des feux à utiliser est relativement peu transparente.)
	2	48 al. 7					"sauf dans le cas de l'al. 6" (conséquence du développement en matière de feux de circulation diurne)
	3	48 al. 5, phr.1					"sur les emplacements de parc qui sont signalés" au lieu de "sur les emplacements de parc délimités par des marques" (précision: la LCR parle d'"emplacements", l'OCR a déjà élargi cette notion aux emplacements de parc délimités par des marques - mais il est sans doute utile de retenir ici, dans l'OCR, une dénomination uniforme pour toute la catégorie des surfaces concernées par la réglementation, sinon, la question qui se pose toujours est celle des relations mutuelles entre la LCR et l'OUR-P.)
	4	-		systématique: transféré à l'OETV (resp. désormais à intégrer à l'OETV, par analogie à la solution de l'art. 216)		cf. OETV désormais repris dans 171, 204 et 211	
	5...	déjà supprimé					
Art. 31 Utilisation de l'éclairage des véhicules automobiles							

	1, phr.1&2	48 al. 5, phr.2	pour les véhicules automobiles à voie unique, l'obligation d'éclairage disparaît (pas de nécessité de réglementer)	"et les feux rouges arrière" (prescription inutile: les feux rouges arrière sont de toute façon couplés aux feux de position, il n'existe donc aucune nécessité d'une réglementation spécifique)			règle aujourd'hui très complexe, qui procède à une distinction entre véhicules automobiles et véhicules non motorisés et simultanément à une distinction entre véhicules à une et à plusieurs voies. Désormais, distinction claire et nette entre véhicules à une et à plusieurs voies: les véhicules à une voie, qu'ils soient motorisés ou non, ne doivent jamais être éclairés, alors que les véhicules à plusieurs voies, motorisés ou non, doivent toujours l'être - pour les remorques, cela signifie de façon générale qu'elles n'ont pas le droit/la possibilité d'être stationnés en dehors d'emplacements ou de zones délimitées dotées d'un éclairage suffisant, puisqu'elles ne peuvent pas être éclairées. Mais sur le plan du contenu, cela nous semble bel et bien approprié, étant donné que les véhicules à plusieurs voies non éclairés sont très problématiques sur le plan de la sécurité routière (grands risques potentiels!). (abandon de différenciations inutiles)
	1, phr.3	67 al. 2		- "véhicules automobiles à plusieurs voies" (explication inutile: fait l'objet de l'exception à l'art. 48 al. 5, phr.2 OUR-P, et ne concerne donc de toute façon que les véhicules automobiles à plusieurs voies!) - "(sans remorque)" (explication inutile: la notion de véhicule désigne toujours le véhicule individuel - sinon, on parle de 'train routier')			les règles applicables à l'intérieur des localités font l'objet d'un article spécifique (systématique)
	2 let. a	- utilisation des feux de croisement: 48 al. 1 - règle applicable à l'intérieur des localités: 67 al. 1					fractionné: les règles applicables à l'intérieur des localités font l'objet d'un article spécifique (systématique)
	2 let. b	- (resp. cf. désormais 48 al. 3)	pas de nécessité de réglementer: la règle d'utilisation proprement dite figurait à l'art. 32 al. 2 (désormais à l'art. 48 al. 3 OUR-P); la seule valeur ajoutée de cette disposition ici était tout au plus l'exclusion des feux de route pour les situations de brouillard/neige/pluie, étant entendu que même cela était sans doute soumis à interprétation (en raison du manque de clarté de la formulation). Or, une exclusion n'est sans doute pas nécessaire, à cet égard, l'accent mis sur l'utilisation fondamentale des feux de croisement à l'art. 48 al. 1 OUR-P combinée aux motifs d'exclusion des feux de route à l'art. 48 al. 2 OUR-P suffit				
	3 let.a	48 al. 2 let.a	"mais au moins 200 m" (pas de nécessité de réglementer)				
	3 let.b	-		répétition de l'art. 48 al. 2 let. a OUR-P: au plus tard lorsque le conducteur du véhicule venant en sens inverse le demande, il faut obligatoirement passer aux feux de croisement afin de répondre à l'exigence prévue par le terme 'à temps' à l'art. 48 al. 2 let. a OUR-P! La situation relève donc aussi de l'art. 48 al. 2 let. a OUR-P			
	3 let.c	48 al. 2 let.b					
	4	48 al. 4		"notamment devant un passage à niveau" (exemple)			Plus d'obligation de passer aux feux de position, mais suppression de l'obligation d'avoir enclenché les feux de croisement (innovation quant au fond/développement: une obligation n'a aucun sens puisque tous les véhicules ne possèdent pas de feux de position) En conséquence, le cercle des personnes visées par la disposition se modifie lui aussi: la règle ne se rapporte désormais plus seulement aux véhicules "en cas d'arrêt prolongé dû aux conditions du trafic", mais de façon générale aux "véhicules à l'arrêt".
	5	48 al. 6					
Art. 32 Feux spéciaux							
	1...	déjà supprimé					
	2	48 al. 3					
	3	-		renvoi, répétition OETV		cf. 110 al. 3 let.a	
	4, phr.1	48 al. 8		"ne.. que" (inutile)			
	4, phr.2	-		répétition OETV et LCR, cf. obligation générale de faire preuve d'égards à l'art. 26 al. 1 LCR	art. 26 al. 1	cf. 78 al. 5	
Art. 33 Bruit à éviter							

	phr.1	44a al. 1					
	phr.2, let. a.	44a al. 2, phr.1		"faire fonctionner longtemps le démarreur, faire tourner et chauffer inutilement le moteur" (clause générale: suffisamment couvert par la généralisation de l'art. 44a al. 1 OUR-P)			
	phr.2, let. b.	-		clause générale: suffisamment couvert par la généralisation de 44a al. 1 OUR-P			
	phr.2, let. c.	-		clause générale: suffisamment couvert par la généralisation de 44a al. 1 OUR-P			
	phr.2, let. d.	-		clause générale: suffisamment couvert par la généralisation de 44a al. 1 OUR-P			
	phr.2, let. e.	-		clause générale: suffisamment couvert par la généralisation de 44a al. 1 OUR-P			
	phr.2, let. f.	-		clause générale: suffisamment couvert par la généralisation de 44a al. 1 OUR-P			
	phr.2, let. g.	-		clause générale: suffisamment couvert par la généralisation de 44a al. 1 OUR-P			
	phr.2, let. h.	-		clause générale: suffisamment couvert par la généralisation de 44a al. 1 OUR-P			
Art. 34 Autres Incommodités à éviter							
	1	-		répétition LCR; est en outre déjà exclu aujourd'hui par l'OETV!	cf. art. 42 al. 1	cf. 52 al. 5	
	2	44a al. 2, phr.2					
	3	44a al. 3		"et surtout dans la neige fondante" (explication inutile)			
Art. 35 Véhicules admis sur les autoroutes et les semi-autoroutes							
	1	68 al. 1		"ainsi qu'aux véhicules spéciaux et aux transports exceptionnels" (explication inutile, l'autorisation précise toujours les routes que les véhicules spéciaux et les transports exceptionnels sont autorisés à emprunter!)			
	2	68 al. 2	"tracteurs" (règle obsolète: étant donné que les tracteurs sont limités à 60 km/h, ils ne sont de toute façon pas admis par principe sur les autoroutes et semi-autoroutes; la suppression n'a d'influence que sur les éventuelles autorisations d'exceptions. A cet égard, il y a harmonisation avec un besoin pratique justifié: la suppression crée la base juridique permettant d'utiliser des tracteurs dans le cadre d'autorisations d'exceptions)				
	3	68 al. 3					
	4	187 al. 5					a sa place dans le chapitre consacré aux manifestations sportives (& désormais aux courses d'essai) (systématique)
Art. 36 Règles particulières de circulation sur les autoroutes et semi-autoroutes							
	1	69 al. 1					
	2	-		règle obsolète; ce genre de passages n'existe pratiquement plus aujourd'hui - et de surcroît, l'interdiction est sans doute déjà couverte par l'art. 69 al. 1 OUR-P			
	3, phr.1	69 al. 2					
	3, phr.2	69 al. 3					complété par "à l'exception de la bande d'arrêt d'urgence" (précision, clarification)
	4	-		explication inutile/répétition: pour les usagers de la route, la règle découle automatiquement de la signalisation (pas de priorité); l'obligation de l'autorité à signaler comme il convient dans cette situation découle de l'art. 28 al. 6 OSRO-P			
	5	69 al. 4					

	6	69 al. 5	80 km/h est remplacé par 100 km/h (développement, sécurité routière - en outre, les 80km/h viennent de l'époque où les autoroutes/semi-autoroutes étaient réservées aux véhicules pouvant rouler au moins à 60km/h contrairement à l'époque, il n'est plus guère opportun aujourd'hui de stipuler 80km/h pour la voie de gauche)			
Art. 37 Chaussées à sens unique						
	1	122 al. 1, phr.2				règle liée aux signaux! A régler dans la partie "Signaux et marques" (systématique)
	2	-	différenciation inutile			
	3	122 al. 1, phr.3				règle liée aux signaux! A régler dans la partie "Signaux et marques" (systématique)
Art. 38 Routes à forte déclivité et routes de montagne						
	1	53 al. 2		"Le croisement de véhicules de catégories différentes est régi par l'art. 9 al. 2, première phrase." (nouvelle systématique: toutes les règles relatives au croisement sont désormais regroupées [cf. 53 OUR-P], renvoi désormais inutile)		
	2	-	pas de nécessité de réglementer - à tout prendre, l'obligation devrait être liée aux tournants - mais paraît superflue même dans ce cas!			
	3	122 al. 3				règle liée aux signaux! A régler dans la partie "Signaux et marques" (systématique)
Art. 39 Tunnels						
	1	70 al. 1	"de même, il est interdit de dépasser des véhicules automobiles à voies multiples lorsqu'il n'y a qu'une seule voie dans la direction suivie." (règle obsolète, une interdiction générale paraît inutile, puisqu'il est de toute façon possible de travailler avec une ligne de sécurité, comme on le fait d'ailleurs généralement aujourd'hui)			"signalés" (précision/clarification: la règle ne vaut que dans les tunnels signalés)
	2	70 al. 2				- "signalés" (précision/clarification: la règle ne vaut que dans les tunnels signalés) - "que ceux-ci soient éclairés ou non" (précision purement linguistique)
	3, phr.1	62 al. 4 let.f				
	3, phr.2	70 al. 3				
Art. 40 Pistes et bandes cyclables						
	1	72 al. 1		"piste" (répétition: cf. art. 59 al. 2 OUR-P)		règle liée aux marques - mais a moins de rapport avec l'utilisation de la bande cyclable qu'avec un comportement général (changement de voie, dépassement, etc) - a mieux sa place parmi les règles générales que dans la partie relative aux signaux/marques
	2, phr.1	-	différenciation inutile: la tendance va au contraire en direction d'une admission de davantage de véhicules sur les pistes cyclables			cf. aussi modifications de l'art. 33 al. 1 OSR resp 116 al. 1 OUR-P ainsi qu'à l'art. 71 OUR-P
	2, phr.2	116 al. 4, phr.2				
	3	163 al. 2, phr.3		"les conducteurs d'autres véhicules" remplacé par "les véhicules automobiles" (précision)		- règle liée aux marques! A régler dans la partie "Signaux et marques" (systématique) - l'interdiction ne s'applique pas aux usagers de la route qui sont assimilés aux cyclistes à l'art. 71 OUR-P (systématique: l'assimilation de ces usagers aux cycles a lieu, comme pour les cyclomoteurs, dans la partie consacrée aux règles de circulation, mais ici de façon limitée uniquement à l'utilisation des pistes et bandes cyclables)
	4	-		explication inutile et répétition: cf. pour les pistes cyclables: art. 59 al. 3, 171 al. 2 OUR-P // cf. pour les bandes cyclables: 163 al. 2 OUR-P		
	5	59 al. 3				"les usagers de la chaussée" au lieu de "les conducteurs de véhicules" (précision/systématique: cela pourrait aussi concerner par ex. les cavaliers dans des cas d'espèce)

Art. 41 Chemins réservés aux piétons et trottoirs						
	1	- pour s'arrêter: - (cf. nouvel art. 62 al. 5) - pour parquer: 64 al. 2	la réglementation ici implicite selon laquelle les cycles ont le droit illimité de s'arrêter sur les trottoirs est supprimée (différenciation inutile & pas de nécessité de réglementer: pour pouvoir s'arrêter sur le trottoir, il faut d'abord qu'ils aient le droit d'y circuler; or, cela n'est pratiquement jamais le cas! De ce fait, cette réglementation spéciale ne semble pas avoir de nécessité justifiée. Désormais, comme tous les autres véhicules, les cycles n'ont le droit de s'arrêter sur le trottoir que s'il reste pour les piétons un espace d'au moins 1,5 m de large; le principe selon lequel le trottoir est réservé aux piétons doit fondamentalement aussi s'appliquer à l'égard des cyclistes!)		43 al. 2	systematique: s'arrêter et parquer sont réglés de façon exhaustive dans la section correspondante - étant entendu que cette section ne doit pas intégrer d'interdictions (celles-ci découlent directement de la LCR), mais uniquement les comportements exceptionnellement autorisés!
	1bis, phr.1	-		- "Le parcage d'autres véhicules sur le trottoir est interdit" (répétition LCR: cf. art. 43 al. 2) - "à moins que des signaux ou des marques ne l'autorisent expressément." (fausse réserve: cf. LCR 27)	cf. 43 al. 2 et art. 27	systematique: s'arrêter et parquer sont réglés de façon exhaustive dans la section correspondante - étant entendu que cette section ne doit pas intégrer d'interdictions (celles-ci découlent directement de la LCR), mais uniquement les comportements exceptionnellement autorisés!
	1bis, phr.2	62 al. 5	"ils ne peuvent s'arrêter sur le trottoir que pour charger ou décharger des marchandises ou pour laisser monter ou descendre des passagers" (modification consécutive: "s'arrêter" inclut désormais plus de comportements que simplement le fait de charger et de décharger des marchandises & de laisser monter ou descendre des passagers, l'autorisation se rapporte désormais bien entendu aussi à toutes les formes d'arrêt)			
	1bis, phr.3	- (resp. cf. 63 al. 2)	autres cas que le chargement ou le déchargement de marchandises (pas de nécessité de réglementer, l'arrêt inclut fondamentalement uniquement le stationnement du véhicule pendant une très courte durée! Il peut être légèrement prolongé pour laisser monter ou descendre des passagers, mais même ces cas sont déjà soumis par définition à certaines restrictions de durée)	cas du chargement ou du déchargement de marchandises (répétition: cf. 63 al. 2 OUR-P)		
	2	44 al. 4		"les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules" (systematique: les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules SONT désormais des piétons, il n'est plus nécessaire de les mentionner séparément)		"piétons" remplacé par "usagers auxquels le trottoir est destiné" (précision: l'obligation concerne non seulement les piétons, mais aussi tous les usagers des trottoirs; cela est pertinent par ex. lorsque le trottoir est ouvert aux cycles!)
	3	171 al. 3, phr.2				règle liée aux marques! A régler dans la partie "Signaux et marques" (systematique)
Art. 41a Quartiers d'habitation et aires de circulation qui leur sont assimilées						
			clause générale & règle obsolète: la teneur principale est couverte par la clause générale de l'art. 4 al. 3 let. a OUR-P - pour de plus amples détails, il n'existe plus une telle nécessité de réglementer à l'époque actuelle où les gens sont suffisamment sensibilisés à cet égard	clause générale & règle obsolète: la teneur principale est couverte par la clause générale de l'art. 4 al. 3 let. a OUR-P - pour de plus amples détails, il n'existe plus une telle nécessité de réglementer à l'époque actuelle où les gens sont suffisamment sensibilisés à cet égard		
Art. 41b Carrefours à sens giratoire						
	1	114 al. 2		- "(signal 2.41.1 combiné avec le signal 3.02)" (renvoi) - "ralentir" (répétition: découle de la réglementation sur la priorité, cf. 58 al. 1 OUR-P)		
	2, phr.1	114 al. 3				

	2, phr.2	-		explication inutile de la LCR: l'art. 41b al. 2, phr.1 OCR représente une exception à l'art. 39 al. 1 LCR et doit donc rester réglementé - la phr.2 en revanche constitue la règle de l'art. 39 LCR et est donc inutile	cf. art. 39 al. 1		
	3	114 al. 4	"sans délimitation de voies" (différenciation inutile/développement: désormais, les cycles doivent pouvoir déroger à l'obligation de circuler à droite dans tous les giratoires, cela devrait avoir des incidences positives sur la sécurité routière)				
Art. 42 Motocycles et cycles; généralités							
	1, phr.1	-		explication inutile; cf. LCR et - s'agissant des motocycles - 16 al. 1 OUR-P	cf. art. 30		
	1, phr.2	72 al. 4, phr.1					
	2, phr.1	35 al. 1		"ou susceptible de mettre en danger les autres usagers de la route" (répétition et clause générale: couvert par la LCR et la clause générale de l'art. 4 OUR-P)	cf. art. 30 al. 2		
	2, phr.2	35 al. 3, phr.1&2					intégration des remorques attelées à des cycles dans cette disposition (précision: n'est pas nouveau en soi, la validité de cette prescription de dimensions pour les remorques attelées à des cycles découle déjà aujourd'hui de l'art. 69 al. 2 OCR)
	3	72 al. 2					
	4	70 al. 5					sont visées toutes les règles, y compris les signaux et les marques, les dispositions relatives à l'éclairage, etc.... (précision: en raison de cette assimilation très large (plus large qu'aujourd'hui selon le libellé), il n'est plus nécessaire par la suite de mentionner séparément les cyclomoteurs lorsque l'on impose une obligation aux cycles - même si cette obligation passe par des signaux ou des marques! Mais dans le même temps, on ajoute explicitement le fait que les règles applicables aux cycles ne valent qu'en l'absence de règles spécifiques pour les cyclomoteurs. Demeure réservée la réglementation des plaques complémentaires sur lesquelles la "silhouette du cycle" ne désigne toujours que les cycles et les cyclomoteurs au moteur arrêté.)
Art. 43 Motocycles, cyclomoteurs et cycles; circulation en file							
	1	72 al. 3		"motocyclistes" (systématique: la mention des "motocyclistes" n'est plus nécessaire en raison de la nouvelle systématique, càd. sur la base de la large assimilation faite désormais entre motocyclistes et cyclistes à l'art. 72 al. 5 OUR-P)			- "inutilement" (précision: la limite s'applique si le reste du trafic est gêné "inutilement", pas pour n'importe quel type de gêne) - "et" remplacé par "ainsi que" (précision linguistique: une piste cyclable n'est jamais une route principale, "sur les routes secondaires" doit donc se rapporter uniquement aux chemins de randonnée pour cyclistes indiqués par des signaux)
	2	-		pour autant qu'il soit nécessaire de réglementer: répétition de la LCR: motocycles et cycles ne pourront sans doute pas se circuler de front si on ne les remorque pas, si bien que cet aspect est déjà couvert par l'art. 46 al. 4 LCR	cf. 47 al. 1 et 46 al. 4 LCR		
Art. 43a Chaises d'invalides							
	1, phr.1	11 al. 1					"chaise d'invalides" remplacé par "fauteuil roulant" (changement fondamental de terminologie)
	1, phr.2&3	11 al. 2					"chaise d'invalides" remplacé par "fauteuil roulant" (changement fondamental de terminologie)
	2, phr.1	11 al. 1					"chaise d'invalides" remplacé par "fauteuil roulant" (changement fondamental de terminologie)
	2, phr.2&3	11 al. 3		suppression des détails relatifs à l'éclairage (inutiles, ce sont les mêmes règles que pour les cycles - l'obligation de respecter ces règles suffit)		216	"chaise d'invalides" remplacé par "fauteuil roulant" (changement fondamental de terminologie)
Art. 44 Véhicules à traction animale et voitures à bras							
	1	74 al. 1		"les sièges faisant saillie sur les côtés sont interdits" (règle obsolète, a pratiquement perdu toute importance de nos jours!)			
	2	-		explication inutile; cf. LCR	cf. art. 37 al. 2 et 3 combiné à art. 50 al. 4		
	3, phr.1	74 al. 2, phr.1		"toujours" (explication inutile)			
	3, phr.2&3	74 al. 3					

	3, phr.4 4...	28 al. 4 déjà supprimé					
Art. 45 Tramways et chemins de fer routiers							
	1, phr.1	73 al. 1					"boucle" au lieu de "boucle au terminus" (uniformisation linguistique/simplification)
	1, phr.2	-		explication inutile; cf. art. 35 LCR et art. 54 OUR-P	cf. art. 35 al. 2		
	2, phr.1	7 al. 2					
	2, phr.2	5 al. 2					- doit désormais être associé aux signaux de priorité (route prioritaire) et non à la qualification de route principale/route secondaire (développement) - désormais, on ne parle pas de "tramways et chemins de fer routiers" mais de "véhicules ferroviaires" (précision linguistique: désigne également les chemins de fer circulant sur la chaussée dans des rails de tramway)
	3	73 al. 2					
Art. 46 Usage de la chaussée							
	1	8 al. 1	"ou lorsqu'ils conduisent un véhicule qui n'est pas une voiture d'enfant" (différenciation inutile) "Ils éviteront de changer fréquemment de côté" (impossible à exécuter)				
	2	8 al. 2		"notamment aux endroits sans visibilité ou resserrés, aux intersections ainsi que de nuit et par mauvais temps" (explication inutile)			
	2bis	8 al. 3		"(par ex. dans les quartiers d'habitation)" (exemple)			l'interdiction de gêner, formulée jusque là en termes absolus, est transformée en une interdiction de gêner "inutilement" (précision purement linguistique - devait déjà être interprété dans ce sens)
	3	-		pas de nécessité de réglementer, étant donné que ce genre de haltes n'existe pratiquement plus; s'il y en a encore ponctuellement, le comportement prescrit est suffisamment couvert par la priorité donnée au piéton sur la chaussée, cf. art. 49 LCR ainsi que art. 8 al. 2 et art. 9 al. 1 OUR-P	cf. 49 LCR		
Art. 47 Traversée de la chaussée							
	1	9 al. 2					"- "Voiture" est remplacé par "véhicule" (développement: il se peut qu'un véhicule autre qu'une "voiture" entrave la visibilité et demande une grande circonspection au moment de s'engager sur la chaussée) - "sans s'attarder" remplacé par "sans s'attarder inutilement" (actualisation linguistique)
	2	9 al. 3					
	3	9 al. 4					
	4	-		pas de nécessité de réglementer et impossible à exécuter			
	5	9 al. 1		"Hors des passages pour piétons" (cf. nouvelle structure de l'article: le principe est énoncé au début de l'article - le passage pour piétons constitue un cas particulier réglé plus loin, de sorte que même sans mention particulière, il est clair que l'on parle ici des situations "hors des passages pour piétons")			
	6, phr.1	-		règle obsolète: aujourd'hui, aux croisements avec régulation du trafic, le passage pour piétons est toujours intégré comme un élément autonome et est réglé à part			
	6, phr.2	-		fausse réserve			
Art. 48 Cas particuliers							
	1, phr.1	- pour les piétons conduisant une voiture d'enfant: cf. 8 al. 1 - pour les piétons conduisant un véhicule d'une largeur ne dépassant pas 1m: 10 al. 1		"doivent observer au moins les prescriptions et les signaux destinés aux piétons" (systématique: cf. 8 ss. OUR-P: tous les usagers de la route qui y sont visés sont (au moins en première ligne) des piétons, en d'autres termes celui qui est cité dans cet article doit logiquement respecter les règles relatives aux piétons)			Réduction à l'essentiel visé par la disposition: celui qui est accompagné d'un véhicule reste un piéton pour autant que la largeur du véhicule ne dépasse pas 1m (celui qui circule avec un objet qui n'est PAS un véhicule est et demeure de toute façon un piéton)

	1, phr.2	marcher à la file: 8 al. 1					Désormais, l'obligation de marcher à la file est généralisée: le point d'ancrage pertinent de cette règle doit être le caractère de la route et non le piéton en question (abandon de différenciations inutiles, développement)
	1bis	13					"dans la mesure" (précision: l'usage local détermine non seulement l'endroit, mais aussi les modalités)
	2	-	règle obsolète				
	3	10 al. 2		"leur permettant d'être bien visibles de jour comme de nuit" (explication inutile)			
	4..	déjà supprimé					
Art. 49 Files de piétons							
	1	-	règle obsolète				
	2	-	règle obsolète				
	3	-	règle obsolète				
	4	-	règle obsolète				
Art. 50 Usage de la route							
	1 let.a	12 al. 1 let a		"telles que les trottoirs, chemins ou bandes longitudinales pour piétons et zones piétonnes" (exemples)			
	1 let.b	12 al. 1 let.b, ch.1					
	1 let.c	12 al. 1 let.b, ch.2					
	1 let.d	12 al. 1 let.b, ch.3					
	2	- (resp. 8 al. 3)		systematique: il n'est désormais plus nécessaire de répéter deux fois cette disposition (cf. art. 46 al. 2bis et art. 50 al. 2 OCR): les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules sont des piétons; l'utilisation de ces engins autrement que comme moyens de locomotion relève donc automatiquement du "jeu" réglé pour les piétons, donc désormais de l'art. 8 al. 3 OUR-P			
	3, phr.1	-		explication inutile/systematique: si - contrairement à l'art. 50a al. 1 let. b-d OCR, resp. à l'art. 12 al. 1 let b OUR-P - aucune restriction n'est imposée, il est clair que les enfants ont ainsi sans limite le droit d'utiliser des engins assimilés à des véhicules			
	3, phr.2	12 al. 4					"les enfants en âge préscolaire" remplacé par "les enfants de moins de 7 ans" (actualisation: l'abaissement continu de l'âge de la scolarité obligatoire signifie que l'on s'écarte de plus en plus de l'âge visé en réalité par cette disposition; la limite de 7 ans correspond au projet de nouvelle réglementation de la LCR élaboré par via sicura en matière d'âge à partir duquel il est possible de rouler à vélo)
Art. 50a Utilisation comme moyen de locomotion							
	1	12 al. 2					Les règles concernant les piétons ne valent plus de façon générale pour les utilisateurs des "engins assimilés à des véhicules utilisés comme moyen de locomotion" (bien qu'ils soient fondamentalement/ principalement des piétons!), mais uniquement lorsqu'ils se déplacent sur des aires de circulation destinées aux piétons! (développement)
	2, phr.1	12 al. 5		"vitesse" / "particularités de leur engin" (clause générale & explication: en soi, toute la disposition est essentiellement de nature explicative et couverte par l'obligation de faire preuve d'égards prévue à l'art. 4 OUR-P. Tout au plus, une importance particulière pourrait être revêtue par la manière de circuler, de sorte que celle-ci reste mentionnée. Mais en tout cas, la "vitesse" est couverte par la "manière de circuler" et les "particularités de leur engin" sont couverte par les "circonstances"; cf. notamment aussi LCR)	cf. aussi 32 al. 1		
	2, phr.2&3	12 al. 2					
	3	- (cf. aber neu 12 al. 3)	développement: cf. 12 al. 3 OUR-P; sur la chaussée, les règles qui s'appliquent ne sont plus celles de l'art. 50a al. 3 OCR, mais les règles générales applicables aux cycles				Les utilisateurs des "engins assimilés à des véhicules utilisés comme moyens de locomotion" doivent respecter les dispositions applicables aux cycles lorsqu'ils utilisent la chaussée (développement)
	4	12 al. 3		Suppression des explications de détail sur l'éclairage (inutiles, ces règles sont les mêmes que pour les cycles - l'obligation de respecter ces règles est donc suffisante; les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules ne doivent donc respecter les règles relatives aux cycles en matière d'éclairage que par analogie, puisque les feux ne peuvent pas être posés sur ces engins resp. leurs utilisateurs de la même manière que sur les cycles)		216	
Art. 51 Cavaliers							

	1	76 al. 1					
	2	76 al. 2					
Art. 52 Animaux isolés, troupeaux							
	1	75 al. 1					"chevaux" & "gros animaux" ont été remplacés dans toute l'ordonnance par "bétail".
	2	-	différenciation inutile, règle obsolète				(changement fondamental de terminologie: la LCR déjà fixe ce cadre et utilise cette terminologie, càd. que le droit actuel devait déjà être interprété ainsi. La terminologie de l'OUR-P procède ainsi à une harmonisation correspondante avec la LCR)
	3	-		explication inutile cf. LCR (en outre, quasiment aucune signification pratique)	cf. art. 37 al. 2 et 3 combiné à art. 50 al. 4		
	4, phr.1	75 al. 2	"sur les routes principales" remplacé par "sauf sur les routes à faible trafic" (règle obsolète: il n'est guère opportun de prendre comme point d'ancrage les "routes principales" - pour ce genre d'aspects, c'est le volume de trafic qui doit être déterminant)				
	4, phr.2	-	pas de nécessité de réglementer: quasiment aucune signification pratique				
Art. 53 Dispositions communes							
	1	77 al. 1					- "chevaux" & "gros animaux" ont été remplacés dans toute l'ordonnance par "bétail" (changement fondamental de terminologie, cf. pour le détail à l'art. 52 OCR)
	2	77 al. 2					- Al. 2: "conditions atmosphériques" remplacé par "conditions de visibilité" (précision)
Art. 54 Mesures de sécurité sur les lieux d'un accident							
	1	78 al. 1					
	2, phr.1	78 al. 2					
	2, phr.2	-		répétition LCR	cf. art. 51 al. 4		
	3	-	pas de nécessité de réglementer dans le droit de la circulation routière: la police est déjà habilitée à adopter des instructions et peut écarter en conséquence les curieux				
Art. 55 Accidents ayant causé des dommages corporels							
	1	79 al. 1					
	2	79 al. 2					
	3	-		explication inutile de 51 al. 2 LCR: l'obligation d'aider dans la mesure du possible est déjà ancrée dans la LCR	cf. art. 51 al. 2		
Art. 56 Constatation des faits							
	1	80 al. 1					- "il convient de marquer" remplacé par "doit être documentée" (modification de fond: cette prescription facultative devient une véritable obligation - sans obligation authentique, elle serait de toute façon superflue; par ailleurs, cette disposition est actualisée par le fait qu'il n'est plus nécessaire de "marquer sur la route" mais simplement de "documenter"!)
	1bis, phr.1	-		explication inutile: cf. LCR & art. 56 al. 2 OCR resp. 80 al. 2 OUR-P	cf. art. 51		- ajouté "sur les lieux d'un accident dont la police doit être avisée" (précision formelle)
	1bis, phr.2	-		fausse réserve			
	2	80 al. 2					
	3	80 al. 3					
	4	80 al. 4					"s'annoncer au poste de police le plus proche" remplacé par "en informer la police" (développement: cette règle rapporté aux postes de police n'est sans doute plus appropriée, notamment par suite de la diminution du nombre de postes de police)
Art. 57 Généralités							
	1, phr.1	21 al. 1		"tels que le signal de panne" (explication inutile/exemple)	cf. 29		
	1, phr.2	-	Notamment après un lavage ou une réparation du véhicule, il contrôlera le fonctionnement des freins" (règle obsolète et en outre fondamentalement répétition de la LCR)		art. 29		

	2, phr.1	21 al. 3					complété par "le véhicule et le chargement doivent être débarrassés de la neige, de la glace, etc." (développement: intégration de ces cas ayant une pertinence pratique)
	2, phr.2	-		explication inutile: cf. 21 al. 3 OUR-P			
	3	21 al. 2					
	4	21 al. 4					- uniquement avec des plaques professionnelles et avec des mesures de sécurité suffisantes (càd. que les aspects explicitement autorisés ne sont que des normes minimales, étant entendu que d'autres mesures peuvent être nécessaires le cas échéant) (modification de fond: la règle a été renforcée) - "mauvais temps" remplacé par "mauvaise visibilité" (précision)
Art. 58 Mesures de protection							
	1	22 al. 1		"instruments de travail" (systématique/terminologie: sont soit une partie intégrante, soit un chargement, càd. qu'ils sont saisis de toute façon dans tous les cas! Cf. commentaires du chapitre consacré au chargement)			"les parties intégrantes" remplacé par "les parties intégrantes des véhicules" (précision linguistique)
	2, phr.1	22 al. 2					"conditions atmosphériques" remplacé par "conditions de visibilité" (précision)
	2, phr.2	22 al. 3	"dont la surface de projection, dans l'axe longitudinal du véhicule, sera de 1000 cm2 environ; ce signal doit présenter des raies de 10 cm de largeur environ" remplacé par "bien visible" (pas de nécessité de réglementer: peu d'importance pratique, seule la visibilité nette est importante)				
	3	22 al. 4					la disposition se rapporte désormais explicitement aussi au chargement!
	4	-	Règle obsolète et pas de nécessité de réglementer: cette disposition a déjà perdu sa signification pratique, une telle signalisation n'est en effet presque plus utilisée; de plus, elle peut être inscrite dans les charges de l'autorisation spéciale lorsque cela s'avère nécessaire.				
	5, phr.1	22 al. 5					
	5, phr.2	-	différenciation inutile & considérations de sécurité: ce sont les véhicules lents qui doivent souvent être dépassés, de sorte qu'il est d'autant plus important pour leurs conducteurs d'avoir une vue d'ensemble, y compris de ce qui se passe derrière leur véhicule				
Art. 59 Protection de la chaussée							
	1, phr.1&3	23					
	1, phr.2	-	"Avant qu'un véhicule quitte un chantier, une fosse ou un champ, ses roues seront nettoyées." (règle obsolète)				
	2	-	"Les véhicules automobiles munis de bandages métalliques ou de chenilles ne doivent pas emprunter des routes dont le goudron est mou." (règle obsolète)				
Art. 59a Obligations du détenteur							
	1	-		systématique: transféré à dans l'OETV		35	
	2	-		systématique: transféré à l'OETV		35	
	3	-		systématique: transféré à l'OETV		35	
	4	24					inséré: la fiche d'entretien du système antipollution "prescrite par l'OETV" (précision; càd. que l'obligation de l'OUR-P ne s'applique que si l'OETV prescrit un document!)
	5	-		répétition cf. clause générale de l'art. 220 al. 1 OETV (cf. notamment let. b)		220 al. 1 (let. b)	
Art. 60 Généralités							
	1...	déjà supprimé					

	2	16 al. 1					"les passagers sont tenus de les utiliser conformément à leur destination" (développement; cela couvre aussi et rend sans doute inutile la prescription imposant de s'asseoir à califourchon sur les véhicules visés par l'art. 63 al. 1 OCR, cf. 18 al. 1 OUR-P)
	3...	déjà supprimé					
	4	16 al. 2					
	5	16 al. 3	"Lorsqu'un véhicule automobile, un tramway ou un chemin de fer routier est en marche, il est interdit d'y monter, d'en descendre ou de se pencher au dehors" (règle obsolète)				"véhicule automobile" remplacé par "voiture automobile" (abandon de différenciation inutile - la règle vaut aussi dans les remorques permettant le transport de personnes)
	6	16 al. 4					
Art. 61 Transport de personnes au moyen de véhicules servant au transport de choses et de véhicules agricoles							
	1	17 al. 1					
	2	17 al. 2					
	3	17 al. 3					
	4	17 al. 4					"ou" remplacé par "et" (précision linguistique)
	5	-		répétition de l'art. 16 al. 1 OUR-P et des contenus de l'OAV (art. 11 al. 2)			
Art. 62... (déjà supprimé)							
Art. 63 Transport de personnes sur des motocycles et des cycles							
	1	18 al. 1	"et être en mesure d'utiliser les marchepieds ou les repose-pieds" (pas de nécessité de réglementer; les enfants de moins de 7 ans n'ont de toute façon que le droit d'être transportés sur un siège pour enfant, pour les autres personnes, cela ne devrait jamais poser de problème - en tout cas pas au point de justifier une réglementation spécifique)	"doivent être assis à califourchon" (explication inutile/modification consécutive à la modification de l'art. 60 al. 2 OCR resp. 16 al. 1 OUR-P; devenu inutile parce que l'utilisation des places autorisées "conformément à leur destination" est désormais prescrite de façon générale à l'art. 16 al. 1 OUR-P)			
	2	-		répétition cf. 16 al. 1 OUR-P			
	3 let.a	- 18 al. 2 let.a - aspect partiel "pouvoir actionner les pédales en étant assis": dans 18 al. 3	"paires de pédales" remplacé par "places" (pas de nécessité de réglementer; désormais, il est possible de transporter autant de personnes qu'il y a de places. Cela supprime l'exigence d'autorisation pour des places supplémentaires. Cela devrait suffire si les conditions de l'OETV sont respectées (ici en particulier l'art. 215 al. 2 OETV, selon lequel le nombre maximal autorisé de places assises sur les cycles à deux roues correspond au nombre de paires de pédales))				
	3 let.b	- 18 al. 2 let.b - aspect partiel "pouvoir actionner les pédales en étant assis": dans 18 al. 3					"chaise d'invalidé" remplacé par "fauteuil roulant" (changement fondamental de terminologie)
	3 let.c	18 al. 2 let.c					"chaise d'invalidé" remplacé par "fauteuil roulant" (changement fondamental de terminologie)
	3 let.d	18 al. 2 let.d					intégration supplémentaire des bakfiets (développement)
	4	18 al. 4					"Possibilités" remplacé par "personnes" (précision linguistique)
	5	-	développement, abandon de différenciation inutile: étant donné que la pertinence pratique de cette disposition se limite aujourd'hui presque exclusivement aux E-Bikes et que pour celles-ci, le contenu n'est quasiment pas justifié, il est désormais renoncé à cette réglementation spéciale (le transport de personnes sur des cyclomoteurs dépend donc des règles applicables aux cycles)				

	6	-	pas de nécessité de réglementer: cf. plus haut pour l'art. 63 al. 3 let.a OCR: désormais, il est possible de transporter autant de personnes qu'il y a de places. Cela supprime l'exigence d'autorisation pour des places supplémentaires. Cela devrait suffire si les conditions de l'OETV sont respectées (ici en particulier l'art. 215 al. 2 OETV, selon lequel le nombre maximal autorisé de places assises sur les cycles à deux roues correspond au nombre de paires de pédales))			
Art. 64 Largeur						
	1, phr.1	- (resp. 25 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 25 al. 1 OUR-P		cf. art. 9 al. 2 / 94 al. 2 / 182 let. d et e
	1, phr.2	-		renvoi simple aux dispositions relatives au chargement		
	2	104 al. 1, phr.2				règle liée aux signaux! A régler dans la partie "Signaux et marques" (systématique)
	3	33 al. 3 let.e				transféré de la section "Dimensions et poids" à la section "Chargement" (systématique: les engins de déneigement sont des accessoires du droit des choses et non pas des parties intégrantes - ils doivent donc être traités non pas comme des éléments du véhicule, mais comme un chargement, et ont donc leur place dans le chapitre correspondant)
Art. 65 Longueur						
	1 let. a	- (resp. 25 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 25 al. 1 OUR-P		art. 94 al. 1 let. a
	1 let. b	- (resp. 25 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 25 al. 1 OUR-P		art. 182 let. a
	1 let. c	- (resp. 25 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 25 al. 1 OUR-P		art. 94 al. 1 let.b
	1 let. d	- (resp. 25 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 25 al. 1 OUR-P		art. 94 al. 1 let.c
	1 let. e	25 al. 2				
	1 let. f	25 al. 2				
	1 let. g	- (resp. 25 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 25 al. 1 OUR-P		art. 94 al. 1 let.d
	2	33 al. 4, phr.2				cf. art. 38 Les accessoires amovibles sont considérés comme un chargement et doivent donc être traités dans ce chapitre - même si des règles supplémentaires viennent s'y ajouter pour ce cas particulier (systématique)
	3	25 al. 4				
Art. 65a Mouvement giratoire						
	1	- (resp. 26)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 26 OUR-P		art. 40 al. 1 et 2 OETV
Art. 66 Hauteur						
		aspect de la hauteur du véhicule: - (resp. 25 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 26 OUR-P		art. 94 al. 3
		aspect de la hauteur du chargement: 33 al. 5				L'art. 66 de l'actuelle OCR régit (à la section "Dimensions et poids") la hauteur autorisée du véhicule - mais aussi dans le même temps l'extension autorisée du chargement vers le haut. Sur le plan systématique, cela n'est pas correct, ces deux aspects doivent être dissociés et être traités d'une part au chapitre "Dimensions et poids" (cf. art. 25 al. 1 OUR-P) et d'autre part dans le chapitre "Chargement" (cf. art. 33 al. 5 OUR-P) (systématique)
Art. 67 Poids						
	1 let. a	concernant les véhicules automobiles à > 4 essieux: - (resp. 27 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 27 al. 1 OUR-P		cf. art. 95 al. 1 let. h et i
	1 let. a	concernant les combinaisons: 27 al. 2				
	1 let. b	- (resp. 27 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 27 al. 1 OUR-P		cf. art. 95 al.1 let.g
	1 let. c	- (resp. 27 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 27 al. 1 OUR-P		cf. art. 95 al.1 let.j
	1 let. d	- (resp. 27 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 27 al. 1 OUR-P		cf. art. 95 al.1 let.f
	1 let. e	- (resp. 27 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 27 al. 1 OUR-P		cf. art. 95 al.1 let.d

	1 let. f	- (resp. 27 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 27 al. 1 OUR-P		cf. art. 183 al.1 let.d	
	1 let. g	- (resp. 27 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 27 al. 1 OUR-P		cf. art. 183 al.1 let.c	
	1 let. h	- (resp. 27 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 27 al. 1 OUR-P		cf. art. 183 al.1 let.b	
	1bis phr.1&2	27 al. 7					"DETEC" remplacé par "Office fédéral des routes (OFROU)" (développé: modification fondamentale du système en ce qui concerne les directives)
	1bis phr.3	27 al. 6		"(par ex. une lettre de voiture établie par l'entreprise ferroviaire)" (exemple)			
	2 let.a	- (resp. 27 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 27 al. 1 OUR-P		cf. art. 95 al. 2 let.a	
	2 let. b	- (resp. 27 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 27 al. 1 OUR-P		cf. art. 95 al. 2 let.b	
	2 let. c	- (resp. 27 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 27 al. 1 OUR-P		cf. art. 95 al. 2 let.c et art. 183 al. 2 let. b	
	2 let. d	- (resp. 27 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 27 al. 1 OUR-P		cf. art. 95 al. 2 let.d	
	2 let. e	- (resp. 27 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 27 al. 1 OUR-P		cf. art. 95 al. 2 let.e	
	2 let. f	- (resp. 27 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 27 al. 1 OUR-P		cf. art. 95 al. 2 let.f	
	2 let. g	- (resp. 27 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 27 al. 1 OUR-P		cf. art. 183 al.2 let.e	
	2 let.h	- (resp. 27 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 27 al. 1 OUR-P		cf. art. 95 al. 2 let.g	
	2 let. i	- (resp. 27 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 27 al. 1 OUR-P		cf. art. 95 al. 2 let.h	
	2 let.k	- (resp. 27 al. 1)		répétition: cf. OETV, resp. le renvoi dans 27 al. 1 OUR-P		cf. art. 95 al. 2 let.i	
	3	27 al. 3					
	4	33 al. 2		"(poids minimal d'adhérence)" (explication inutile)			est moins en rapport avec le poids en général (où cette disposition figurait jusque là) qu'avec la disposition du chargement, où elle doit donc être transférée (systématique)
	5	27 al. 4					
	6	-	abandon de différenciation inutile & pas de nécessité pratique: les véhicules concernés ont déjà pu profiter pendant très longtemps de la règle spéciale; mais comme la disposition ne concerne sans doute plus qu'un nombre limité de véhicules, la réglementation spéciale ne se justifie plus				
	7	-	abandon de différenciation inutile & pas de nécessité pratique: les véhicules concernés ont déjà pu profiter pendant très longtemps de la règle spéciale; mais comme la disposition ne concerne sans doute plus qu'un nombre limité de véhicules, la réglementation spéciale ne se justifie plus				
	8	27 al. 5		"en vertu des al. 2, 3, 6 et 7" / "en vertu des al. 1 et 3" (renvois: la suppression n'entraîne aucune modification de fond, cette disposition doit être lue en liaison avec les alinéas qui précèdent. Il en découle que l'autorisation de dépasser la charge par essieu de 2 pour cent ne vaut que s'agissant des charges par essieu directement fixées dans l'OETV, mais pas eu égard aux charges par essieu éventuellement supérieures pour les véhicules spéciaux ou les transports spéciaux)			
	9	- (resp. désormais repris à l'art. 189 al. 1)		répétition, couvert par la clause générale de l'art. 189 al. 1 OUR-P			
Art. 68 Remorques attelées à des voitures automobiles							
	1	28 al. 1	"monoaxes" (différenciation inutile: cf. désormais art. 28 al. 1 OUR-P, qui cite de façon générale les véhicules automobiles)				cette disposition vaut aussi pour les cycles (développement)

	2 let. a	29 al. 1 let. a					
	2 let. b	29 al. 1 let. b					
	2 let. c	29 al. 3		"à un ou plusieurs essieux" (explication inutile - il n'existe rien d'autre, donc cela couvre simplement toutes les remorques, càd. qu'il n'est pas nécessaire de différencier)			
	3, phr.1	29 al. 1 let. c & d					
	3, phr.2	-	sécurité routière: ce traitement privilégié allait trop loin: plus de 2 remorques ne semble défendable dans aucune situation				
	4, phr.1	28 al. 3					
	4, phr.2	-	différenciation inutile: dans l'optique de la sécurité routière, rien ne semble suffisamment justifier une telle réglementation spéciale restrictive pour les autocars; les restrictions découlant des prescriptions générales de dimensions et de poids devraient suffire				
	5	-		répétition: découle déjà aujourd'hui de l'art. 67 al. 3 OCR désormais du renvoi à l'OEUV et à l'OUR-P 27 al. 3			
	6	29 al. 2	"ou deux engins à traction manuelle ou animale" (règle obsolète)				
Art. 69 Remorques attelées à d'autres véhicules							
	1	-	différenciation inutile; cf. désormais pour tous les véhicules automobiles et les cycles art. 28 al. 1 OUR-P				
	2, phr.1	premier membre de phrase (largeur / implicitement aussi porte-à-faux latéral): 35 al. 3, phr.1&2	"1,20 m de hauteur et 2,50 m de longueur à compter du centre de la roue arrière du véhicule tracteur" (pas de nécessité de réglementer)				
	2, phr.2	35 al. 3, phr.2					cf. 35 al. 3 OUR-P: la prescription concernant le porte-à-faux vers l'arrière qui régissait jusque là uniquement les remorques de cycles vaut désormais aussi pour les cycles eux-mêmes ainsi que pour les motocycles - mais simultanément, le porte-à-faux autorisé passe de 50cm à 1m, vu qu'aucune restriction spécifique ne s'appliquait jusque là aux cycles et aux cyclomoteurs. (abandon de différenciations inutiles, d'autant que leur importance pratique était de toute façon très limitée!)
	2, phr.3	-	"Le poids effectif ne doit pas excéder 80 kg." (pas de nécessité de réglementer)				
Art. 70 Mesures de sécurité relatives aux remorques							
	1	-		répétition LCR	cf. 29 et 30		
	2	-		répétition LCR	cf. 29 et 30		Nota bene: les remorques avec direction sont de toute façon généralement des transports spéciaux - càd. que si cette règle s'avérait un jour nécessaire, elle pourrait toujours être intégrée dans l'autorisation sous forme de condition à remplir
	3...	déjà supprimé					
Art. 71 Pousser et remorquer, généralités							
	1	31 al. 1					- forte reformulation sans modification de fond (simplification linguistique) - "les cyclistes adultes" remplacé par "les cyclistes âgés de plus de 16 ans" (précision)
	2	31 al. 2	"sur des routes dépourvues de revêtement ou couvertes de neige" (pas de nécessité de réglementer: cela doit relever en fin de compte de la compétence de l'autorité, dont l'habilitation à délivrer l'autorisation ne doit pas être indûment limitée)				
	3	-	règle obsolète				
Art. 72 Remorquage de véhicules automobiles							
	1, phr.1	30 al. 1					"qui est en panne" (précision: a toujours eu ce sens, car il fallait autrement appliquer l'interdiction générale de l'art. 72. al. 1, OCR)
	1, phr.2&3	-	pas d'importance pratique / règle obsolète				
	2, phr.1	30 al. 2					
	2, phr.2	30 al. 5					

	3, membre de phrase1	30 al. 4					
	3, membre de phrase2	-	pas de nécessité de réglementer: est la simple concrétisation de l'art. 30 al. 3 LCR et déjà largement couvert par cette disposition; en outre, disposition insuffisamment applicable, puisque la disposition relative au poids effectif peut être parfois difficile dans la pratique				
	4, phr.1	-	Simplification par manque de pertinence pratique (cf. commentaire fondamental de l'art. 72 ci-dessus): dans toute cette question, on ne distingue plus aussi nettement entre divers véhicules et les méthodes de dépannage correspondantes. Au contraire, des principes communs sont établis (par ex., la disposition partielle "motocycle sans side-car excepté" est donc d'autant plus inutile et doit être considérée comme une règle obsolète à faible pertinence pratique)				
	4, phr.2	30 al. 5		"celui-ci ne devra pas pouvoir se détacher ou se renverser" (explication superflue).			
	4, phr.3	30 al. 3		"tombé en panne" (systématique: désormais, ressort déjà du titre de la disposition)			
	5	30 al. 6					
Art. 73 Chargement en général							
	1	33 al. 1					
	2 let. a	33 al. 3 let.a					- reformulation: clarifie que le terme 'à voies multiples' ne se rapporte qu'au véhicule automobile, alors que pour les remorques, même celles à une voie sont couvertes! (précision linguistique) - reformulation: clarifie que ce n'est pas tant la largeur de l'engin que la largeur totale du véhicule qui est déterminante (précision linguistique)
	2 let. b	33 al. 3 let.b					reformulation: clarifie que ce n'est pas tant la largeur de l'engin que la largeur totale du véhicule qui est déterminante (précision linguistique)
	2 let. c	33 al. 3 let.c					
	2 let. d	33 al. 3 let.d		"(art. 38 al. 1bis OETV)" (renvoi)			
	3	33 al. 4, phr.1					"la surface de charge" remplacé par "la surface du véhicule" (précision)
	4	32 al. 1					Bien entendu, le chargement doit aussi être transporté à l'intérieur de la voiture ou sur des porte-charges. La disposition actuelle est insuffisante à cet égard (précision)
	5	32 al. 4					Reformulé de manière à indiquer qu'il est possible d'éviter que le chargement ne soit emporté non seulement en le recouvrant mais aussi par d'autres mesures appropriées (précision)
	6	32 al. 2		"sur des surfaces de charge" (inutile et source de confusion: le cas principal est en effet celui du siège du passager!)			
	7	32 al. 3		- "[voie] publique" (explication inutile) - "tel que du gravier, du sable, etc." (exemple/explication inutile)			
Art. 74 Transport d'animaux							
	1	-	S'il s'agit de la protection des animaux, il n'existe aucune nécessité de réglementer dans la circulation routière et cela passe par l'ordonnance sur la protection des animaux (cf. OPAn 164). S'il s'agit de la protection de la chaussée, la règle est déjà suffisamment couverte par l'art. 23 OUR-P	S'il s'agit de la protection des animaux, il n'existe aucune nécessité de réglementer dans la circulation routière et cela passe par l'ordonnance sur la protection des animaux (cf. OPAn 164). S'il s'agit de la protection de la chaussée, la règle est déjà suffisamment couverte par l'art. 23 OUR-P			
	2	34	"réguliers" (une réglementation plutôt plus rigoureuse est sans doute appropriée ici! En tout cas, il ne faut utiliser que des véhicules réellement expertisés en conséquence)	- "art. 93 OETV" (renvoi) - "l'étanchéité du sol et des parois jusqu'à la hauteur prescrite doit être suffisante pour empêcher l'écoulement de toute déjection" (répétition OETV).		cf. art. 93	
	3	35 al. 2					Le libellé a été élargi, la disposition s'applique désormais aussi aux remorques de cycles, étant entendu que cela inclut la possibilité de remorques spécialement conçues pour le transport d'animaux. (précision/développement: cet élargissement correspond sans doute à l'intention et au but de la disposition [dans l'optique de la sécurité routière!])

	4	-		fausse réserve			
Art. 75 Transport de cadavres de personnes							
	1	-		pas de nécessité de réglementer			
	2	-		pas de nécessité de réglementer			
Art. 76 Trafic de ligne							
	1	184 al. 1					
	2 let. a	184 al. 2					
	2 let. b	-		une remorque affectée au transport de choses peut fondamentalement être utilisée avec tous les types de véhicules, l'autorisation de dépassement de longueur dépend en revanche de l'al. 4 (ou du nouvel art. 184, al. 5, OUR-P)			
	3	184 al. 3					
	4	184 al. 4 & 5					
	5...	déjà supprimé					
Art. 77 Voitures automobiles de travail; traîneaux; conteneurs							
	1	36 al. 1					- "leurs remorques" remplacé par "les remorques de travail" (précision/clarification: vaut pour toutes les remorques de travail, quel que soit le véhicule qui les tracte) - "Marchandise" remplacé par "chargement supplémentaire" (simplification/abandon de différenciation inutile: il n'y a pas de raison justifiant l'utilisation de "marchandise" plutôt que plus généralement de "chargement") - cf. aussi art. 28 al. 2 OUR-P, qui règle désormais explicitement ce qui, jusque là, ne ressortait que de l'interprétation de l'art. 77 al. 1 OCR
	2	36 al. 2					"permettre" remplacé par "autoriser" (précision linguistique & uniformisation)
	3	185 al. 1		- "(art. 79)" (renvoi) - "conformément aux instructions de l'OFROU" (explication inutile, la possibilité pour l'OFROU d'édicter des instructions est déjà prévue à l'art. 189, al. 1, OUR-P)			
	4	185 al. 2 let. a	"de ou à destination de la gare de transbordement" (abandon de différenciation inutile, Les règles de l'art. 77, al.4, et de l'art. 82, al. 2, 2e partie de la 2e phrase, OCR sont réunies et simplifiées, la restriction "de ou à destination de la gare de transbordement" semble inutile)				
Art. 78 Autorisations							
	1, phr.1	177 al. 1					Reformulé (précision: l'"autorisation" doit se rapporter aux "courses")
	1, phr.2&3	-		systématique: peut être réglé au niveau des instructions			
	2	-		systématique: peut être réglé au niveau des instructions			
	2bis	-		systématique: peut être réglé au niveau des instructions			
	3	-		systématique: peut être réglé au niveau des instructions			
	4	-		correspond à des principes généraux, n'a pas besoin d'être répété ici			
Art. 79 Compétence							
	1	180 al. 1					
	2	180 al. 3					- ajout de circonstances supplémentaires - nouveau: en vertu de l'art. 180, al. 1, OUR-P, les autorités peuvent octroyer des autorisations pour toute la Suisse autant pour les courses d'import et d'export que pour les courses de transit et les trajets nationaux.
	3	180 al. 3					nouveau: en vertu de l'art. 180, al. 1, OUR-P, les autorités peuvent octroyer des autorisations pour toute la Suisse autant pour les courses d'import et d'export que pour les courses de transit et les trajets nationaux.
	4	180 al. 2		"Si les conditions fixées à l'al. 2 ne sont pas remplies" (systématique: n'est plus nécessaire en raison de la structure modifiée de la nouvelle disposition)			

	5	180 al. 2		"Lorsque les dimensions et le poids fixés à l'al. 2, let. a, sont dépassés" (systématique: n'est plus nécessaire en raison de la structure modifiée de la nouvelle disposition)		
Art. 80 Poids et dimensions exceptionnels						
	1 let. a	179 al. 1		"notamment de véhicules de travail et de véhicules à chenilles" (exemples)		"seront accordées" remplacé par "peuvent être délivrées" (précision linguistique)
	1 let. b&c	178 al. 1		"par ex. des flèches de grue", "notamment de contrepoids" (exemples)		"seront accordées" remplacé par "peuvent être autorisés" (précision linguistique)
	2	-		explication inutile: il n'existe aucun droit à l'autorisation. Sa délivrance n'est autorisée que si cela paraît proportionnelle		
	3	-		systématique: peut être réglé au niveau des instructions		
	4...	déjà supprimé				
Art. 81 ... (déjà supprimé)						
Art. 82 Conditions auxquelles sont soumises les remorques spéciales						
	1	-		systématique: peut être réglé au niveau des instructions		
	2, phr.1	179 al. 2				
	2, phr.2, membre de phrase1	179 al. 2		"lorsque cela se justifie" (explication inutile, cela est d'une certaine manière une condition préalable à toute autorisation, l'évaluation incombe dans tous les cas à l'autorité délivrant l'autorisation)		
	2, phr.2, membre de phrase2	185 al. 2		"lorsque cela se justifie" (disparaît parce que la phrase d'introduction est reprise de l'art. 77 OCR et non de l'art. 82 OCR; constitue cependant de toute façon une explication inutile, d'une certaine manière c'est une condition préalable à toute autorisation, l'évaluation incombe dans tous les cas à l'autorité délivrant l'autorisation) - "motocycles excepté" (inutile/abandon de différenciation inutile: la disposition est regroupée avec celle de l'art. 77, al. 4, qui impose un "véhicule tracteur approprié". Cela semble suffisant et permet ainsi d'exclure en principe les motocycles)		Les "petits conteneurs montés sur roues" font désormais partie des "conteneurs de transport montés sur roues"
	2, phr.3	29 al. 4				- doit s'adresser aux citoyens et non aux autorités (reformulation, précision linguistique) - "l'autorité cantonale" est désormais nommée explicitement (précision) - désormais, la limite supérieure de longueur des trains routiers est légèrement relevée (de 26m à 30m) et intégrée dans l'ordonnance (jusqu'ici: instruction) (développement)
	3	-		systématique: peut être réglé au niveau des instructions		
Art. 83... (déjà supprimé)						
Art. 84 Mesures préventives						
	1	-		systématique: peut être réglé au niveau des instructions; en outre: l'autorisation peut de toute manière être assortie de conditions appropriées		
	2	177 al. 3				
Art. 85 Comportement dans la circulation						
	1	177 al. 2				
	2	déjà supprimé				
	3	49				- Cf. aussi modification de l'art. 49 let. a OUR-P: la règle vaut désormais explicitement pour les véhicules chargés de l'entretien des routes etc. uniquement dans la mesure où cela est effectivement nécessaire pour accomplir leur tâche (précision/développement: désormais explicite, mais devait déjà être interprété de la sorte jusque là) - "obligations" remplacé par "expressément autorisé" (précision linguistique)
Art. 86 Courses autorisées						

	1 introd.	37 al. 1 introduction					
	1 let. a	37 al. 1 let.a		"transport de marchandises" (distinction entre transport de marchandises et transport de personnes inutile)			
	1 let. b	37 al. 1 let.b					
	1 let. c	37 al. 1 let. a		"transport de personnes" (distinction entre transport de marchandises et transport de personnes inutile)			
	2 introd.	37 al. 2 introduction					
	2 let. a	37 al. 2 let.a					
	2 let. b	-		Les exploitations servant à la culture de plantes (y compris la culture viticole) sont des exploitations agricoles			
	2 let. c	37 al. 2 let.b					
	2 let. d	37 al. 2 let.c					
	3	-	"Les personnes qui n'ont pas qualité d'agriculteur peuvent être détentrices de véhicules agricoles, à la condition qu'elles s'en servent uniquement pour effectuer, à l'intention de tiers, des courses et des travaux de caractère agricole" (la restriction est abandonnée: les courses autorisées sont décrites de manière déterminante et suffisante, le détenteur du véhicule n'est cependant pas significatif)	"Les véhicules agricoles peuvent aussi effectuer des courses de caractère agricole pour des tiers, même contre rémunération. " (explication inutile: cf. art. 86 al. 1 OCR resp. art. 37 al. 1 OUR-P)			La description porte sur les courses autorisées. Il est inutile de dire que ces courses peuvent également être effectuées par des tiers.
Art. 87 Courses en relation avec les besoins d'une exploitation agricole							
	1	38 al. 1 let.a					
	2 introd.	38 al. 1 let. b phrase d'introduction					
	2 let. a	38 al. 1 let.b ch.1		"comme les fourrages, la litière, les engrais et les semences" (énumération d'exemples sans valeur ajoutée)			
	2 let. b	38 al. 1 let. b ch. 2		"par ex. en relation avec la transhumance, les marchés ou les expositions" (énumération d'exemples sans valeur ajoutée)			
	2 let. c	38 al. 1 let. b ch. 3					
	2 let. d	38 al. 1 let. b ch. 4		"pour les besoins d'une porcherie, d'un élevage de volailles ou d'abeilles faisant partie de l'exploitation agricole à titre d'entreprise accessoire" (les porcheries et les élevages de volaille peuvent être considérés comme faisant partie de l'exploitation agricole, les élevages d'abeilles sont assimilés aux exploitations agricoles)			
	3 introd.	38 al. 2 phrase d'introduction					
	3 let. a	38 al. 2 let.a	"formations de nouvelles terres", "défrichements effectués en vue de l'utilisation agricole du terrain" (pas de nécessité de réglementer: ces processus ne revêtent aujourd'hui pratiquement plus d'importance pratique)				
	3 let. b	38 al. 2 let.b		"des travaux d'endiguement et" (répétition inutile, suffisamment couvert par "protection", de plus le terme n'est presque plus usité)			"le détenteur du véhicule" remplacé par "le propriétaire d'une exploitation agricole" (représente une restriction qui passait jusque là par l'art. 86 al. 3 OCR et, en raison de sa suppression, doit désormais être directement intégrée ici)
	3 let. c	38 al. 2 let.c					
	3 let. d	38 al. 2 let.d					
	3 let. e	38 al. 2 let.e					
	3 let. f	38 al. 2 let.f					
Art. 88 Courses interdites							
	let. a	-		Ne sont autorisées que les courses prévues aux art. 37/38 OUR-P			
	let. b	-		Ne sont autorisées que les courses prévues aux art. 37/38 OUR-P			
	let. c	-		Ne sont autorisées que les courses prévues aux art. 37/38 OUR-P			
Art. 89 Coopératives							
	-	-		Sont autorisées les courses prévues aux art. 37/38 OUR-P, peu importe qui les effectue			Avec la suppression de l'art. 86 al. 3, la suppression de la première phrase de l'art. 89 n'a pas d'incidence matérielle
Art. 90 Autorisations exceptionnelles							

	1	39 al. 1		- Let. a: "ou d'une commune" (explication inutile, la "commune" est également l'Etat); "notamment pour la construction et l'entretien des routes et des chemins, pour l'enlèvement des ordures ou de la neige" (exemples à caractère explicatif) - Let. b: "par exemple pour le transport du lait vers un centre collecteur, puis de là vers la station ferroviaire, ou encore pour le camionnage du chemin de fer en faveur des communes isolées" (exemples à caractère explicatif)		
	2, phr. 1&2	39 al. 2				
	2, phr. 3	-		inutile et peu précis: adaptation à la pratique: l'art. 90, al. 2, en vigueur signifiait déjà qu'une autorisation ne pouvait pas être purement et simplement retirée lorsque les conditions d'autorisation étaient réunies.		
	3	39 al. 3				"permettre" remplacé par "autoriser" (précision et uniformisation linguistiques)
	4	39 al. 4				"L'autorité cantonale" (précision: désormais il est explicitement dit à qui incombe le devoir statué dans cet alinéa)
note sur les articles 91-93: sont ici déjà repris dans leur version du 1er octobre 2010, en vigueur au 1^{er} janvier 2011						
Art. 91 Principe						
	1	181 al. 1				
	2	181 al. 2				
	3 let. a	181 al. 3 let.a		"(art. 10 al. 2 OETV)" (renvoi)		
	3 let. b	181 al. 3 let.b				
	3 let. c	181 al. 3 let.c		"(art. 7 al. 6 OETV)" (renvoi)		
	3 let. d	181 al. 3 let.d		"(art. 7 al. 6 OETV)" (renvoi)		
Art. 91a Exceptions						
	1 let.a	182 al. 1 let.a				
	1 let.b	182 al. 1 let.b				
	1 let.c	182 al. 1 let.c				
	1 let.d	182 al. 1 let.d				
	1 let.e	182 al. 1 let.e		"(art. 86-90)" (renvoi)		
	1 let.f	182 al. 1 let.g				
	1 let.g	182 al. 1 let.h				
	1 let.h	182 al. 1 let.i				
	1 let.i	182 al. 1 let.j				
	1 let.j	182 al. 1 let.k				
	2	182 al. 1 let.f				
	3, phr.1	182 al. 2				
	3, phr.2	182 al. 3				
	3, phr.4	-		- explication superflue: la nécessité d'une autorisation découle déjà automatiquement a contrario de l'al. 3, phr.2; - la mention de l'art. 92 al. 1 est un simple renvoi, qui est donc lui aussi superflu		
	4	182 al. 4				
Art. 92 Autorisations						
	1	183 al. 1				
	2, introduction	183 introduction				"Des autorisations seront accordées" remplacé par "des autorisations sont admissibles" (précision linguistique: il est indiqué que les exigences de l'al. 1 ne sont pas satisfaites du simple fait qu'une (seule) condition de l'al. 2 est remplie)
	2 let. a	183 al. 2 let.a				
	2 let. b	183 al. 2 let.b				
	2 let. c	183 al. 2 let.c				
	2 let. d	183 al. 2 let.d				"déplacements de véhicules spéciaux et de transports spéciaux qui entravent la circulation" remplacé par "courses de véhicules spéciaux ou de transports spéciaux qui entravent la circulation" (précision linguistique: "qui entravent la circulation" se rapportent aux courses et non aux véhicules)
	2 let. e	183 al. 2 let.e				
	3	183 al. 4				
	4	183 al. 3				
	5	183 al. 5				
Art. 93 Délivrance d'autorisations						
	1	-		systematique: peut être réglé au niveau des instructions		

	2 let. a	-		systematique: peut être réglé au niveau des instructions			
	2 let. b	-		systematique: peut être réglé au niveau des instructions			
	3...	déjà supprimé					
	4	-		explication superflue, correspond aux principes juridiques généraux			
Art. 94 Manifestations interdites; exceptions							
	1	186 al. 1					
	2	-	"les manifestations dont le règlement prévoit que les participants s'efforceront d'éliminer leurs concurrents en endommageant leur véhicule (courses dites de stock-car, etc.)" (si les mesures de sécurité sont suffisantes, il n'est pas nécessaire d'interdire ces courses par principe)	"les rallyes-ballons où le classement se fait sur la base du temps le plus court" (les contrôles de vitesse ne sont de toute façon autorisés que sur des tronçons fermés)			
Art. 95 Autorisations							
	1	187 al. 1					
	2	187 al. 2					
	3	187 al. 3					
	4	187 al. 4					
Art. 96							
		188 let. a					
Art. 97 Instructions; exceptions							
	1, phr.1	189 al. 1					"DETEC" remplacé par "OFROU" (développement: la responsabilité d'édicter de telles instructions a été transférée du DETEC à l'OFROU)
	1, phr.2	189 al. 2					
	2	-		fausse réserve			
Art. 98 Disposition transitoire de la modification du 15.5.2002							
				la réglementation transitoire a duré jusqu'en 2003 - cette disposition n'est donc plus nécessaire			
Art. 99 Entrée en vigueur, abrogation de dispositions antérieures							
	1	-		est remplacé par de nouvelles dispositions correspondantes, cf. 191 OUR-P et 91 OSRO-P & dispositions transitoires des deux ordonnances			
	2	-					
	3	-					
	4	-					