

Observations relatives au traitement						
1. en cas de reprise à l'identique (sur le plan du contenu et de la forme) des articles de l'OSR: citation directe des articles cela inclut notamment:						
- la reprise assortie de modifications purement linguistiques (dans la mesure où celles-ci n'ont aucune incidence sur le fond)						
- la reprise assortie de suppressions de références, d'exemples entre parenthèses, etc.						
--> Cf. à cet égard pour plus de détails: tableaux de concordance II						
2. en cas de reprise des articles de l'OCR/OSR avec des modifications plus poussées: renvoi à l'art. avec "cf." + mention entre parenthèses de CE QUI a été modifié ou du point sur lequel la modification s'appuie						
cela inclut en particulier						
- les simplifications, c-à-d en règle générale les modifications relativement volumineuses mais qui restent le plus souvent sans conséquence sur le fond ou bien dont les conséquences quant au fond ne présentent aucune pertinence pratique: (en part.: suppression de répétitions ou de dispositions couvertes par des clauses générales, raccourcissements un peu plus pertinents ([plus que la simple suppression d'un exemple entre parenthèses]...))						
- les modifications pour des raisons purement liées à l'approche systématique						
- les précisions, c-à-d également celles de nature principalement linguistique, dans la mesure où elles entraînent ou peuvent malgré tout entraîner des modifications de fond - même minimes -						
- les développements matériels (innovations quant au fond, extension ou restriction de règles, etc.)						
--> lorsque ces modifications sont simultanément assorties d'autres conséquences/modifications plus importantes et ayant une pertinence pratique, l'explication supplémentaire						
3. Les suppressions pures et simples, l'abandon de tout ou partie de dispositions: ne sont pas mentionnés ici séparément sous "aspect nouveau"! Les suppressions sont expliquées dans les tableaux de concordance II						
4. Dans le titre "Signaux et marques" en particulier: le fractionnement régulier des dispositions existantes entre l'OUR-P et l'OSRO-P n'est pas abordé ici spécifiquement. Les aspects traités ici sont ceux pertinents pour les usagers de la route lorsqu'une partie de disposition citée dans la colonne Art. OCR / Art. OSR a été transférée à l'OSRO-P, cela n'est généralement pas signalé spécifiquement à nouveau, puisque cela n'entraîne en soi aucune modification du contenu (cf. par ex. 163 al. 5 & 171 al. 2 OUR-P)!						

Article OUR-P	Al.	venant de l'art. OCR	venant de l'art. OSR:	Modification/aspect nouveau (seulement si important)	Disposition entièrement nouvelle	Observations concernant l'approche systématique
Titre 1: Dispositions générales						
Art. 1 Objet						
	1				X	
Art. 2 Définitions						
	1	cf. 1 al. 1 (précisé)				
	2	cf. 1 al. 2 (précisé)				
	3	1 al. 4				
	4	1 al. 5				
	5	cf. 1 al. 7 (précisé)				
	6				X	
	7				X	
	8	1 al. 8				
	9	cf. 1 al. 9 (précisé)				
	10		cf. 1 al. 4 (simplifié)			
	11	cf. 1 al. 3 (développé & précisé)	(cf. parallèlement aussi 1 al. 6)			
	12		cf. 1 al. 7 (simplifié)			
	13		1 al. 8			
	14	1 al. 10				
	15				X	
	16		cf. 1 al. 9 (développé: étendu)	se rapporte désormais à toutes les définitions de l'OEIV		
Art. 3 Références						
	1				X	
	2		1 al. 3			
	3				X	
Titre 2: Règles générales de circulation						
Chapitre 1: Règles concernant tous les usagers de la route						
Art. 4 Obligation de faire preuve d'attention et d'égards						
	1-4	(inspiré / repris de: 3 al. 1, phr.1; (6 al. 5); 13 al. 5 & 6; 15 al. 3, phr.2; 17 al. 1; 41a; 42 al. 2, phr.1)	(inspiré / repris de: 22a, 54a al. 3)		X	
Art. 5 Priorité des véhicules ferroviaires						
	1				X	
	2	Cf. 45 al. 2 phr.2 (développé)		Connexion désormais aux signaux de priorité et non à la qualification de route principale		
Art. 6 Passages à niveau						
	1		93 al. 4			Ces dispositions portent aussi bien sur les piétons que sur la circulation! L'al. 2 régit en outre le seul signal lumineux qui s'adresse à la fois aux piétons et aux véhicules (c'était déjà le cas selon l'ancien droit dans la pratique, mais n'était consigné explicitement nulle part, cf. aussi OSR 93 al. 2).
	2		cf. 93 al. 2 (développé)	Insertion des feux rouges tournants		Le fait que les dispositions s'adressent à tous

	3	24 al. 2, membre de phrase 1				Le fait que les dispositions s'adressent à tous les usagers de la route ainsi que l'importance des passages à niveau sur le plan de la sécurité routière justifie un positionnement au tout début de l'ordonnance
Art. 7 Priorité des véhicules à feu bleu et à avertisseur à deux sons						
	1	cf. 16 al. 1 et 2 (simplifié)				
	2	- cf. 16 al. 1 (précisé) - 45 al. 2 phr.1				
Chapitre 2: Réglementation pour piétons						
Art. 8 Usage de la chaussée en général						
	1	- cf. 46 al. 1 (abandon de différenciation) - cf. 48 al. 1 phr.2 (abandon de différenciation)		Abandon de différenciation et de règles détaillées pour le côté de la route à utiliser et abandon de différenciation en cas de déplacement à la file		
	2	cf. 46 al. 2 (simplifié)				
	3	cf. 46 al. 2bis (précisé); cf. aussi 50 al. 2 avec même teneur		l'interdiction de gêner formulée jusque là en termes absolus est transformée en une interdiction de gêner "inutilement" (simple précision)		Il n'est désormais plus nécessaire de répéter deux fois cette disposition comme c'était le cas jusqu'ici (cf. art. 46 al. 2bis et art. 50 al. 2 OCR): les aires de circulation destinées aux piétons sont pour les piétons, leur utilisation à des fins autres que la circulation relève donc automatiquement du "jeu" réglementé pour les piétons
Art. 9 Traversée de la chaussée						
	1	cf. 47 al. 5 (systématique)				
	2	cf. 47 al. 1 (développé)		"voiture" a été remplacé par "véhicule"		
	3	47 al. 2				
	4	47 al. 3				
Art. 10 Conduite de véhicules, travaux sur la chaussée						
	1	cf. 48 al. 1 (implicite)				
	2	cf. 48 al. 3 (simplifié)				
Art. 11 Fauteuils roulants						
	1	43a al. 1 & 2 phr.1 dans les deux cas				Désormais, les fauteuils roulants sont régis par le chapitre consacré aux piétons et non plus à celui consacré aux véhicules. Il s'agit certes de véhicules au sens de l'OETV, mais une personne en fauteuil roulant doit essentiellement être considérée comme un piéton. Il n'y a lieu de déroger à cette règle que si un fauteuil roulant est utilisé sur les aires destinées à la circulation routière, ce qui doit en principe être considéré comme un cas secondaire. Conformément à la nouvelle approche systématique, on ne mentionne pas à chaque fois le fait que ces devoirs des conducteurs de véhicules envers les piétons s'appliquent également envers les personnes en fauteuil roulant. Ce groupe d'usagers de la route est bien entendu inclus dans la définition des piétons.
	2	43a al. 1, phr.2&3				
	3	cf. 43a al. 2, phr.2&3 (simplifié)				
Art. 12 Engins assimilés à des véhicules utilisés comme moyen de locomotion						
	1 let. a	cf. 50 al. 1 let.a (simplifié)				Les engins assimilés à des véhicules sont désormais régis par le chapitre consacré aux piétons et ne font plus l'objet d'un sous-chapitre spécifique. Conformément à la pratique, ils doivent essentiellement être considérés comme des piétons. Il n'y a lieu de déroger à cette règle que si un engin assimilé à un véhicule est exceptionnellement utilisé comme moyen de locomotion sur les aires destinées à la circulation routière, ce qui a tendance à constituer un cas secondaire dans la pratique. Les règles à observer sont alors celles applicables aux cycles.
	1 let. b	50 al. 1 let. b - d				
	2	- cf. 50a al. 1 (développé: restreint) - cf. 50a al. 2 phr.2&3		cf. commentaires détaillés		
	3	- inspiré de 50a al. 3 (développé: étendu) - cf. 50a al. 4 (reformulé)		cf. commentaires détaillés		
	4	cf. 50 al. 3, phr.2 (développé)		règles non plus pour les enfants "en âge préscolaire", mais pour les "enfants de moins de 7 ans"		Conformément à la nouvelle approche systématique, on ne mentionne pas à chaque fois le fait que ces devoirs des conducteurs de véhicules envers les piétons s'appliquent également envers les personnes utilisant un engin assimilé à un véhicule. Ce groupe d'usagers de la route est bien entendu inclus dans la définition des piétons.
	5	cf. 50a al. 2, phr.1 (simplifié)				
Art. 13 Skis et luges						
		cf. 48 al. 1bis (précisé)		éclaircissement: l'ENDROIT mais aussi les MODALITES dépendent de "l'usage local"		
Chapitre 3: Circulation: conditions d'utilisation des véhicules						
Section 1: conducteurs et passagers						
Art. 16 Passagers en général						

	1	cf. 60 al.2 (précisé)		Concrétisation: les places doivent être utilisées "conformément à leur destination"		
	2	60 al. 4				
	3	cf. 60 al. 5 (simplifié & abandon de différenciation inutile)		cette règle ne s'applique pas seulement aux véhicules automobiles, mais à tous les véhicules		
	4	60 al. 6				
Art. 17 Transport de personnes au moyen de véhicules servant au transport de choses et de véhicules agricoles						
	1	61 al. 1				
	2	61 al. 2				
	3	61 al. 3				
	4	61 al. 4				
Art. 18 Transport de personnes sur des motocycles et des cycles						
	1	cf. 63 al. 1 (simplifié)				La prescription consistant à être assis à califourchon est désormais couverte à l'art. 16 al. 1 par l'obligation générale d'utiliser les places autorisées "conformément à leur destination"
	2 let. a	63 al. 3 let. a (sans le membre de phrase "peuvent actionner les pédales en étant assis")		"paires de pédales" remplacé par "places": de ce fait, l'exigence d'autorisation pour des places supplémentaires disparaît		En supprimant l'art. 63 al. 5 OCR, on renonce à la réglementation spéciale applicable jusque là aux motocyclistes. Cela signifie que dorénavant, le transport de passagers sur une moto sera régi, en l'absence de réglementation spéciale, par les règles applicables aux cycles
	2 let. b	63 al. 3 let. b (sans le membre de phrase "peuvent actionner les pédales en étant assis")				
	2 let. c	63 al. 3 let. c				
	2 let. d	cf. 63 al. 3 let. d (développé)		intégration des bakfiets		
	3	63 al. 3 let. a & let. b, membre de phrase "peuvent actionner les pédales en étant assis"				
	4	63 al. 4				
Art. 19 Port de la ceinture de sécurité						
	1	3a al. 1				
	2	cf. 3a al. 2 (développé)		conformément à un besoin pratique exprimé, il est désormais exigé que les attestations médicales de dispense soient limitées dans le temps		
	3	3a al. 3				
	4	cf. 3a al. 4 (précisé & actualisé)		clarification indiquant que l'obligation est limitée aux véhicules automobiles; un dispositif de retenue pour enfant n'est plus "autorisé" en vertu du règlement ECE mais "autorisé et portant l'indication". Par ailleurs, la modification relative aux ceintures abdominales, réglée jusqu'ici séparément dans une décision, est intégrée dans cet alinéa		
Art. 20 Port du casque de protection						
	1	cf. 3b al. 1, phr.1 & cf. aussi al. 3 (développé)		extension aux conducteurs de cyclomoteurs; ces casques ne sont pas juste "homologués" conformément au règlement ECE, mais "homologués avec estampille"		Désormais, les conducteurs et les passagers de motocycles avec ou sans side-car, de quadricycles légers, de quadricycles et de tricycles à moteur ainsi que les conducteurs de cyclomoteurs seront traités sur un pied d'égalité! Jusqu'ici, ils étaient déjà soumis à des règles pratiquement identiques - cette harmonisation sert à la simplification et à l'uniformisation sans apporter de grandes modifications quant au fond.
		cf. cependant aussi disposition transitoire		les casques répondant à l'ancien droit pourront encore être portés par les motocyclistes pendant 5 ans		
	2 let. a	- cf. 3b al. 2 let. a (développé: abandon de différenciation) - 3b al. 4 let. b		30km/h au lieu de 25 km/h - adaptation à la disposition relative aux cyclomoteurs		Modification: étant donné que désormais toutes les exceptions s'appliquent (formellement) de la même manière à toutes les catégories citées, certaines exceptions viennent désormais s'ajouter pour l'une ou l'autre catégorie, ou s'appliquent sous une forme légèrement modifiée
	2 let. b	- cf. 3b al. 2 let. b (développé: abandon de différenciation) - 3b al. 4 let. c		30km/h au lieu de 25 km/h - adaptation à la disposition relative aux cyclomoteurs		
	2 let. c	3b al. 2 let. c				

	2 let. d	3b al. 2 let. d		Précision: l'exception ne s'applique qu'aux ceintures de sécurité prescrites ou inscrites dans le permis de circulation	
	2 let. e	- 3b al. 2 let. e - cf. 3b al. 4 let. e (simplifié)			
	2 let. f	3b al. 2 let. f		ces casques ne sont pas juste "homologués" conformément au règlement ECE, mais "homologués avec estampille"	
	2 let. g	cf. 3b al. 4 let. a (développé)		conformément à un besoin pratique exprimé, il est désormais exigé que les attestations médicales de dispense soient limitées dans le temps	
	2 let. h	3b al. 4 let. d			
	3	3b al. 1 phr.2			
Art. 20a Mise à disposition de véhicules					
		2 al. 3			
Art. 20b Interdiction de consommer de l'alcool en cas de transport professionnel de personnes					
	1	2 al. 4			
	2	cf. 2 al. 5 (précisé)			
Section 2: Conditions d'utilisation des véhicules					
Art. 21 Sécurité de fonctionnement					
	1	57 al. 1, phr.1			
	2	57 al. 3			
	3	cf. 57 al. 2, phr.1 (développé: étendu)		complété par l'obligation de débarrasser le véhicule et le chargement de la neige, de la glace, etc.	
	4	cf. 57 al. 4 (précisé & développé: règle renforcée)		uniquement avec des plaques professionnelles et en prenant toutes les mesures de sécurité	
Art. 22 Mesures de protection concernant les véhicules et le chargement					
	1	58 al. 1			
	2	cf. 58 al. 2, phr.1 (précisé)			
	3	cf. 58 al. 2, phr.2 (simplifié)			
	4	cf. 58 al. 3 (développé: règle renforcée)		la disposition se rapporte désormais explicitement aussi au chargement	
	5	58 al. 5, phr.1			
Art. 23 Protection de la chaussée					
		59 al. 1, phr.1&3			
Art. 24 Fiche d'entretien du système antipollution					
		cf. 59a al. 4 (précisé)		explicitement la fiche d'entretien du système antipollution "prescrite par l'OETV", c-à-d que l'obligation de l'OUR-P ne s'applique que si l'OETV prescrit une fiche	
Section 3: Dimensions et poids					
Art. 25 Dimensions					
	1	(renvoi remplace 64 al. 1, phr.1 ainsi que 65 al. 1 let.a-d&g & 66)		X	
	2	65 al. 1 let. e & f			les ensembles de véhicules doivent continuer à être régis par l'OUR-P puisque les règles qui leur sont applicables ne figurent pas dans l'OETV
	3	65 al. 3			
	4			X	
Art. 26 Mouvement giratoire					
		(renvoi remplace 65a)		X	
Art. 27 Poids					
	1	(renvoi remplace 67 al. 1 [sans la partie relative aux ensembles] & 2)		X	
	2	67 al. 1 let. a (partie relative aux ensembles))			
	3	67 al. 3			
	4	67 al. 5			
	5	67 al. 8			
	6	67 al. 1bis, phr.3			
	7	cf. 67 al. 1bis, phr.1&2 (développé)		Ce n'est plus le DETEC mais l'OFROU qui est désormais chargé d'assimiler des gares de transbordement étrangères	
Section 4: Attelage de remorques et autres remorquages					

Art. 28 Remorques						
	1	cf. 68 al. 1 (abandon de différenciation)		s'applique désormais à tous les véhicules automobiles ainsi qu'aux cycles		
	2	(inspiré / développement de 77 al. 1)			X	
	3	68 al. 4, phr.1				
	4	44 al. 3, phr.4				ne concerne pas directement les voitures à bras équipées d'un moteur, mais les remorques en tant que telles, c-à-d que pour des raisons systématiques, la disposition a désormais sa place ici et non à l'article 74 OUR-P
Art. 29 Attelage de deux remorques						
	1 let. a	68 al. 2 let. a				
	1 let. b	68 al. 2 let. b				
	1 let. c	68 al. 3 phr.1, cas 1				
	1 let. d	68 al. 3 phr.1, cas 2				
	2	cf. 68 al. 6 (développé: restreint)		moins de possibilités		
	3	cf. 68 al. 2 let. c (simplifié)				
	4	cf. 82 al. 2, phr.3 (développé)			la limite supérieure de longueur des trains routiers est légèrement relevée et reprise dans l'ordonnance (jusqu'ici: directive)	
Art. 30 Remorquage de véhicules en panne						
	1, phr.1	cf. 72 al. 1, phr.1 (précisé)		seulement en cas de panne		1. Fondamentalement: ces processus ont sans doute fortement perdu en importance et en justification - en conséquence, il semble d'autant plus justifié de simplifier, d'uniformiser et de renoncer aux nombreuses différenciations (cf. ch. 3)!
	1, phr.2				X	2. Désormais, une distinction claire est faite entre le remorquage d'un véhicule en panne et les autres cas où un véhicule est remorqué, poussé, etc.; cette distinction repose assurément sur le droit en vigueur, mais n'y figure pas explicitement.
	2	72 al. 2, phr.1				3. De manière générale, certaines innovations systématiques et quelques simplifications sont apportées en raison d'une faible pertinence pratique; en particulier, on ne distingue plus si strictement entre les divers véhicules et types de remorquage correspondants. Au contraire, des principes communs sont énoncés. De toute manière, c'est la pratique qui détermine si le véhicule est remorqué avec l'avant reposant sur le véhicule tracteur, au moyen d'une grue ou bien placé d'un essieu de remorquage (il semble superflu d'attribuer certaines variantes de remorquage à certains véhicules). En consé
	3	72 al. 4, phr.3				
	4	72 al. 3, membre de phrase1				
	5	- 72 al. 2, phr.2 - 72 al. 4, phr.2				
	6	72 al. 5				
Art. 31 Pousser et remorquer dans les autres cas						
	1	71 al. 1				
	2	cf. 71 al. 2 (simplifié)				
Section 5: Chargement						
Art. 32 En général						
	1	cf. 73 al. 4 (précisé)		bien entendu, le chargement peut également être transporté à l'intérieur du véhicule ou sur des porte-charges. La disposition actuelle est trop succincte à cet égard		
	2	cf. 73 al. 6 (simplifié)				
	3	73 al. 7				
	4	cf. 73 al. 5 (précisé)		Les chargements ou les parties de chargement qui risquent d'être emportés par le vent peuvent être sécurisés, outre par le recouvrement, également par d'autres mesures appropriées		
Art. 33 Disposition et dimensions du chargement						
	1	73 al. 1				
	2	67 al. 4				est moins en rapport avec le poids en général (où cette règle figurait jusqu'ici) qu'avec la disposition du chargement, ce qui explique le transfert de cette règle
	3 let. a	cf. 73 al. 2 let. a (précisé)				
	3 let. b	cf. 73 al. 2 let. b (précisé)				
	3 let. c	73 al. 2 let. c				
	3 let. d	73 al. 2 let. d				

	3 let. e	64 al. 3				Systématique: désormais transféré vers les dispositions concernant le chargement: les engins de déneigement sont plutôt des accessoires couverts par le droit des choses et non pas des éléments constitutifs, de sorte qu'ils ne relèvent pas des éléments faisant partie du véhicule (et qui sont traités à la section "Dimensions et poids") mais du chargement et sont donc traités dans le chapitre consacré au chargement
	4, phr.1	vgl. 73 al. 3 (précisé)				
	4, phr.2	65 al. 2				Les accessoires amovibles sont considérés comme un chargement et doivent donc être réglementés dans ce chapitre, resp. relèvent des règles correspondantes. Les accessoires amovibles (tels que les coffres à skis) sur des autocars représentent un cas particulier, puisque leur utilisation nécessite de respecter à la fois les dispositions relatives au chargement ainsi que certaines dispositions concernant les dimensions du véhicule (la longueur totale du véhicule ne doit pas être dépassée avec le coffre à skis). Mais cela figure à juste titre sur le plan systématique dans le chapitre sur le chargement - étant donné que les accessoires amovibles constituent un chargement - et non pas comme jusqu'ici dans les dimensions du véhicule! C'est pourquoi l'art. 65 al. 2 OCR est repris ici.
	5	66 (aspect partiel du chargement)				L'art. 66 de l'actuelle OCR règle (à la section "Dimensions et poids") la hauteur autorisée du véhicule - mais dans le même temps aussi l'extension autorisée du chargement vers le haut. Cela n'est pas correct sur le plan systématique, ces deux aspects doivent être dissociés et seront réglés d'une part au chapitre "Dimensions et poids" (cf. art. 25 al. 1 OUR-P) et d'autre part ici au chapitre consacré au chargement
Art. 34 Transport d'animaux à onglons						
		cf. 74 al. 2 (simplifié & développé: règle renforcée)		cette règle s'applique désormais de manière générale et non plus uniquement pour le transport "régulier"		
Art. 35 Prescriptions complémentaires concernant le chargement sur les motocycles, les cycles et les remorques pour cycles						
	1	cf. 42 al. 2, phr.1 (simplifié)				Toutes ces règles s'appliquent également aux cyclomoteurs!! La citation des "cyclomoteurs" n'est cependant pas nécessaire en raison de la nouvelle approche systématique, resp. de l'assimilation désormais très large entre cyclomoteurs et cycles au titre de l'art. 72 al. 5 (jusque là, le libellé ne permettait pas toujours de savoir si les cyclomoteurs étaient réellement assimilés aux cycles pour toutes les règles)
	2	cf. 74 al. 3 (développé: règle étendue & adaptée)		s'applique désormais aussi aux remorques pour cycles, étant entendu cependant que les remorques spécialement conçues pour le transport d'animaux sont également considérées comme une possibilité		
	3, phr.1	- 42 al. 2, phr.2 - 69 al. 2, phr.1 (simplifié)				
	3, phr.2	- chargement en porte-à-faux latéral: implicitement à 42 al. 2 phr.2 & 69 al. 2, phr.1 - chargement en porte-à-faux vers l'arrière: cf. 69 al. 2, phr.2 (abandon de différenciation/ étendu ET règle adaptée)		Les règles relatives aux cyclomoteurs, aux cycles et aux remorques pour cycles sont regroupées et uniformisées. La prescription relative au porte-à-faux vers l'arrière, qui ne s'appliquait jusque là qu'aux remorques pour cycles est donc désormais valable pour tous les trois types de véhicules (abandon de différenciations inutiles, notamment du fait que leur importance pratique est de toute façon très faible) --> mais règle légèrement assouplie (1m au lieu de 50cm) du fait que jusque là, aucune restriction spécifique ne s'appliquait aux cycles et aux cyclomoteurs.		
Art. 36 Chargement des voitures automobiles de travail						

	1	cf. 77 al. 1 (précisé)		Précision: s'applique à toutes les remorques de travail, quel que soit le véhicule tracteur		77 al. 1 & 2 constituent de simples restrictions aux conditions générales de chargement pour le cas particulier des voitures automobiles de travail. Ne doivent donc pas être réglés, selon nous, au titre des "cas particuliers" ou autres, mais présentent un rapport si étroit (unique!) avec le chapitre consacré au chargement que nous sommes d'avis que ces dispositions y ont leur place.
	2	77 al. 2				

Section 6: Utilisation de véhicules agricoles

Art. 37 Courses autorisées

	1 let. a	cf. 86 al. 1 let. a et c (abandon de différenciation inutile)				
	1 let. b	86 al. 1 let. b				
	2 let. a	86 al. 2 let. a				
	2 let. b	86 al. 2 let. c				
	2 let. c	86 al. 2 let. d				

Art. 38 Courses en relation avec les besoins d'une exploitation agricole

	1 let. a	87 al. 1				
	1 let. b introd.	87 al. 2, introduction				
	1 let. b, ch. 1	cf. 87 al. 2 let. a (simplifié)				
	1 let. b, ch. 2	cf. 87 al. 2 let. b (simplifié)				
	1 let. b, ch. 3	87 al. 2 let. c				
	1 let. b, ch. 4	cf. 87 al. 2 let. d (simplifié)				
	2 introd.	87 al. 3, introduction				
	2 let. a	cf. 87 al. 3 let. a (développé/ simplifié)				
	2 let. b	cf. 87 al. 3 let. b (simplifié)				
	2 let. c	87 al. 3 let. c				
	2 let. d	87 al. 3 let. d				
	2 let. e	87 al. 3 let. e				
	2 let. f	87 al. 3 let. f				

Art. 39 Autorisations exceptionnelles

	1	cf. 90 al. 1 (simplifié)				
	2	90 al. 2, phr.1&2				
	3	90 al. 3				
	4	cf. 90 al. 4 (précisé)				

Chapitre 4: Circulation: règles de comportement

Section 1: Règles générales

Art. 40 Conduite du véhicule

	1	3 al. 1, phr.2&3				
	2	cf. 3 al. 3 (simplifié)				

Art. 41 Adaptation de la vitesse

	1	4 al. 1				
	2	4 al. 3				
	3	4 al. 5				

Art. 42 Limitations générales de vitesse

	1	4a al. 1				
	2	cf. 4a al. 2 (simplifié & thème panneaux de localité)	cf. aussi 22 al. 4 (simplifié)	cf. commentaires généraux relatifs aux panneaux de localité		
		cf. également les modifications à décider séparément:		après la période transitoire: la vitesse à l'intérieur des localités est imposée au niveau du panneau de localité, mais la règle prévoyant que celui-ci puisse faire défaut n'est pas reprise par analogie pour les panneaux de localité (selon le droit actuel déjà, les panneaux de localité devraient être placés sur toutes les routes); cf. commentaires généraux relatifs aux panneaux de localité		
	3	cf. 4a al. 3 (simplifié & thème panneaux de localité)		cf. commentaires généraux relatifs aux panneaux de localité		
		cf. également les modifications à décider séparément:		Après la période transitoire: la vitesse en dehors des localités est imposée non seulement à la fin des autoroutes/semi-autoroutes mais aussi au niveau du signal de fin de localité		
	4	cf. 4a al. 3bis (simplifié)				
	5	cf. 4a al. 4 (simplifié)				

Art. 43 Vitesse maximale pour certains genres de véhicules

	1 let. a	cf. 5 al. 2 (systématique)				Jusqu'ici, 5 al. 2 n'était pas également intégré à l'al. 1 - sans doute parce qu'il ne s'applique qu'aux autoroutes et semi-autoroutes. Mais cela vaut tout autant pour 5 al. 1 let. a. En outre, la limitation explicite de la règle aux autoroutes et semi-autoroutes n'est absolument pas nécessaire - elle ne déploiera simplement ses effets que dans ces types de routes. Il est donc nettement plus judicieux et plus transparent de reprendre la règle de 5 al. 2 OCR 'sur un pied d'égalité' dans la liste de l'art. 5 al. 1 (désormais à l'art. 43, al. 1, OUR-P)
	1 let. b, ch. 1	cf. 5 al. 2 (systématique)				
	1 let. b, ch. 2	5 al. 1 let. a, ch. 1				
	1 let. b, ch. 3	5 al. 1 let. a, ch. 2				
	1 let. b, ch. 4	5 al. 1 let. a, ch. 3				
	1 let. b, ch. 5	5 al. 1 let. a, ch. 4				

	1 let. c	5 al. 1 let. b				(pour éviter des différenciations inutiles!).
	1 let. d	cf. 5 al. 1 let. c, ch. 1 & 2, membre de phrase 1 dans les deux cas				L'exception de l'art. 5, al. 2, ch. 1, OCR, y est supprimée et citée de manière explicite à l'art. 43, al.1, let. b, OUR-P (précision de la vitesse maximale à laquelle les véhicules faisant l'objet de l'exception peuvent circuler)
	1 let. e	5 al. 1 let. d				
	2	cf. 5 al. 1 let. c, ch. 1 & 2, membre de phrase 2 dans les deux cas				
	3	cf. 5 al. 3 & 4 (précisé et simplifié)				
Art. 44 Comportement à l'égard des piétons						
	1	6 al. 1, phr.1				Nota bene: également pour les devoirs des conducteurs de véhicules envers les piétons, il n'est désormais plus nécessaire de citer également à chaque fois les engins assimilés aux véhicules: ceux-ci SONT également des piétons sur la base de la nouvelle approche systématique
	2	6 al. 3				
	3	6 al. 4				
	4	cf. 41 al. 2 (précisé)				
Art. 44a Bruit et autres inconvénients à éviter						
	1	cf. 33 (simplifié)				
	2, phr.1	cf. 33 let. a (simplifié)				
	2, phr.2	34 al. 2				
	3	cf. 34 al. 3 (simplifié)				
Section 2: Mesures de protection						
Art. 45 Indication de la direction						
	1	cf. 28 al. 3 et 4 (rassemblés et simplifié)				
	2				X	
Art. 46 Signaux avertisseurs						
	1	29 al. 1, phr.1				
	2	29 al. 2				
	3	29 al. 3				
	4	16 al. 3				
	5				X	
Art. 47 Triangle de panne et feux clignotants						
	1	cf. 23 al. 1 (terminologie)				
	2, phr.1	cf. 23 al. 2, phr.1 (simplifié)				
	2, phr.2	23 al. 2, phr.2				
	3	23 al. 6				
	4 let. a	23 al. 3 let. a				
	4 let. b	cf. 23 al. 3 let. b (précisé & simplifié)				
Art. 48 Eclairage des véhicules						
	1	cf. 30 al. 1 (précisé) & implicitement 31 al. 2&3		nouveau: principe explicite qui veut que l'on doive utiliser les feux de croisement dès qu'un éclairage est nécessaire! Cf. aujourd'hui 31 al. 2&3 OCR		Diverses innovations systématiques parfois avec, parfois sans modification matérielle. 1.) Les art. 30-32 OCR ont été rassemblés pour former un seul article comportant les règles d'éclairage applicables à TOUS les véhicules, y compris les feux spéciaux (dans la mesure où ceux-ci ne sont pas déjà suffisamment couverts par l'OETV). De manière générale, on a tenté de différencier légèrement moins les diverses règles d'éclairage applicables aux divers genres de véhicules ou aux diverses situations.
	2 let. a	cf. 31 al. 3 let. a (simplifié)				
	2 let. b	31 al. 3 let. c				
	3	32 al. 2 (cf. aussi 31 al. 2 let. b)				
	4	cf. art. 31 al. 4 (développé)		Plus d'obligation de passer aux feux de position, puisque tous les véhicules ne disposent pas de feux de position, mais exemption uniquement de l'obligation d'avoir enclenché les feux de croisement & la règle se rapporte désormais de façon tout à fait générale aux "véhicules à l'arrêt"		2.) Au lieu des énumérations relativement compliquées aux art. 31 al. 2 et 3 OCR relatives aux feux possibles et à leurs domaines d'utilisation, l'OUR consigne principalement la priorité de principe accordée aux feux de croisement, et dresse ensuite la liste des situations où il sera loisible ou possible de s'écarter de ce principe et d'utiliser d'autres feux (art. 48 al. 2-4 OUR-P). *
	5, phr.1	cf. 30 al. 3 (précisé)				
						3.) Modification matérielle pertinente pour les véhicules stationnés: ici aussi, il existe aujourd'hui une règle très complexe et difficilement compréhensible, procédant à une distinction entre les véhicules à moteurs et les véhicules non motorisés et simultanément à une distinction entre véhicules à voies multiples

	5, phr.2	cf. 31 al. 1, phr.1&2 (abandon de différenciation)		Jusqu'ici, les véhicules non motorisés n'étaient réglementés que de manière peu claire. L'obligation d'éclairage vaut désormais pour tous les véhicules à voies multiples, mais pas pour les véhicules à voie unique		et à voie unique. Désormais, on se contente de distinguer entre véhicules à voies multiples et à voie unique: les véhicules motorisés et non motorisés à voie unique ne doivent jamais être éclairés, les véhicules motorisés et non motorisés à voies multiples doivent toujours l'être. Pour les remorques, cela signifie en règle générale qu'elles ne pourront pas être stationnées en dehors des emplacement et des zones délimitées suffisamment éclairées, puisqu'elles ne peuvent pas être éclairées. Or, sur le plan du contenu, cela est bel et bien approprié selon nous, car les véhicules à voies multiples non éclairés sont très problématiques sur le plan de la sécurité routière (potentiel de <i>manoeuvres élevées</i>)
	6	31 al. 5				4.) Des règles d'éclairage à l'intérieur des localités sont intégrées à un nouvel article distinct relatif aux règles applicables à l'intérieur des localités (cf. art. 67 al. 1 & 2 OUR-P)
	7	30 al. 2				
	8	32 al. 4, phr.1				
Art. 49 Dérogation autorisée aux règles de la circulation						
		cf. 85 al. 3 (précisé)				Cette disposition a été extraite du chapitre "Véhicules spéciaux et transports spéciaux" puisqu'il s'agit plutôt, en particulier dans la mesure où cela concerne également les véhicules de chantier, d'entretien et de nettoyage des routes, d'une disposition également importante pour tous les autres usagers de la route afin qu'ils puissent convenablement juger du comportement des véhicules correspondants et le cas échéant le prévoir. Le point le plus pertinent de la disposition est en tout cas le fait qu'il n'est possible de déroger aux règles de circulation que pour des raisons impérieuses et surtout uniquement en prenant des mesures de sécurité suffisantes; de ce fait, la disposition a davantage sa place, selon nous, dans la section "Mesures de protection"
Section 3: Diverses manœuvres de circulation						
Art. 51 Circulation à droite						
	1	7 al. 3				
	2	8 al. 4, phr.1				
	3	cf. 8 al. 4, phr.2 (précisé et développé: étendu)		- l'autorisation n'est valable que "dans la zone de l'intersection" - l'autorisation est également valable sur les voies obliquant à droite où les cycles ont le droit de continuer tout droit contrairement aux autres véhicules		
Art. 52 Routes à plusieurs voies, circulation à la file						
	1	cf. 8 al. 1 (systématique: fractionné)				Désormais, toutes les règles de circulation qui ne s'appliquent qu'à l'intérieur des localités sont regroupées dans un article distinct (art. 67 OUR-P). Les aspects partiels concernant "les routes à plusieurs voies et la circulation à la file" et qui ne s'appliquent qu'à l'intérieur des localités sont donc dissociées pour se retrouver désormais à part à l'art. 67 al. 3 OUR-P.
	2	8 al. 2				
	3	cf. 8 al. 3 (systématique: fractionné)				
Art. 53 Croisement						
	1	9 al. 2, phr.1				Les règles relatives au croisement étaient dispersées et difficiles à recenser en raison des renvois réciproques. Désormais, toutes ces règles sont reprises au même endroit, avec une distinction entre véhicules "de même catégorie" et "de catégories différentes"
	2	9 al. 2, phr.2 et 38 al. 1				
Art. 54 Dépassement						
	1	10 al. 1, phr.2				
	2	11 al. 2				
	3	10 al. 2				
	4	cf. 10 al. 3 (développé)		obligation d'éviter "si possible" et pas seulement "au besoin" (le dépassement doit ici être légèrement facilité dans l'intérêt de la sécurité routière)		
Art. 55 Dépassement dans des cas particuliers						
L'art. 55 OUR-P contient désormais toutes les règles de dépassement qui représentent une exception ou une concrétisation de l'art. 35 al. 4 LCR - toutes les autres règles de						
	1	11 al. 3, phr.1				

	2	cf. 11 al. 3, phr.2 (développé)		Les cycles n'ont plus le droit d'être dépassés (sécurité routière: pour les cycles, la zone des rails est déjà délicate, puisque le franchissement de rails comporte un risque de chute)		
	3	11 al. 4				
	4	13 al. 3				L'art. 13 al. 3 OCR présente un rapport plus étroit avec le dépassement qu'avec la présélection (c'est le comportement concerné qui est déterminant), ce qui explique qu'il soit intégré à ce domaine thématique
Art. 56 Véhicules qui se suivent						
	1	12 al. 1				
	2	12 al. 3				
Art. 57 Présélection, changement de direction						
	1, phr.1	13 al. 1, phr.1				
	1, phr.2	13 al. 2, phr.1				
	2	13 al. 4, phr.1				
	3	13 al. 4, phr.2				
Art. 58 Priorité						
	1	cf. 14 al. 1 (précisé)		La nouvelle formulation englobe mieux l'ensemble des cas où il convient de céder la priorité à tous les usagers de la route possibles		
	2	14 al. 2				
	3	14 al. 5				
	4	cf. 14 al. 4 (précisé)				La seule règle réellement nécessaire est l'assimilation de la circulation des véhicules à celle des 'autres usagers de la route' qui ne sont pas des véhicules ou des conducteurs de véhicules, mais doivent malgré tout respecter les règles de la circulation routière (parfois uniquement dans certaines situations) et doivent alors évidemment être également assimilés sur le plan de la priorité (-> d'où l'intégration des engins assimilés à des véhicules). En revanche, il n'est pas nécessaire d'assimiler les autres véhicules ("véhicules sans moteur et cyclistes") aux véhicules motorisés - ils sont tous des véhicules et doivent donc tous se conformer aux règles de circulation!
Art. 59 Priorité dans des cas particuliers						
	1	15 al. 2				
	2	cf. 15 al. 3, phr.1 (précisé)				
	3	cf. 40 al. 5 (précisé)		"usagers des routes" au lieu de "conducteurs de véhicules" (précision/systématique: cela peut également désigner, le cas échéant, des cavaliers par ex.)		
Art. 60 Marche arrière et demi-tour						
	1, phr.1	17 al. 2, phr.1				
	1, phr.2				X	
	1, phr.3	cf. 17 al. 2, phr.2 (simplifié)				
	2	17 al. 4, phr.2				
Art. 61 Règles à observer à l'égard des tramways et des chemins de fer routiers						
	1	25 al. 2				
	2	25 al. 3				
Section 4: Arrêt et parage						
- toutes les règles relatives à l'arrêt et au parage sont regroupées de manière réellement exhaustive à la section correspondante "Arrêt et parage" (cf. 62 al. 4 let. f & h et al. 5), y compris l'interdiction de s'arrêter dans les tunnels: il s'agit là d'une règle qui s'applique aux "aires de circulation particulières signalées" (tunnels) et qui pourrait donc faire partie de la section 5 suivante, mais les règles qui y figurent sont si nombreuses qu'elles ont nécessairement un effet exhaustif - et qu'elles doivent donc l'être effectivement! Et conséquence, intégration à titre exceptionnel d'une règle de la section 5 dans cette énumération						
- modification de la structure: Arrêt - Formes particulières d'arrêt dans le détail - Parage - Formes particulières de parage dans le détail (parage avec carte de stationnement pour personnes handicapées) - Processus pour monter et descendre du véhicule ainsi que pour le quitter						
- désormais l'arrêt est défini, mais pas le parage. Contient également une modification de fond: désormais, l'arrêt n'est plus exclusivement destiné (art. 19 al. 1 a contrario) à "charger et décharger des marchandises" et à "laisser monter ou descendre des passagers" mais inclut également le stationnement de très courte durée du véhicule!						
Art. 62 Arrêt						
	1	- (développement de 19 al. 1)			X	
	2	cf. 18 al. 1, phr.1 (précisé)				
	3	18 al. 1, phr.2, let. a-c				L'art. 18 al. 1, phr.2 let. d OCR devient obsolète par suite de la reformulation de la phrase d'introduction ("sur la chaussée opposée" au lieu de "sur le bord gauche de la route").
	4 let. a	18 al. 2 let. a				
	4 let. b	18 al. 2 let. b				

	4 let. c	18 al. 2 let. c				
	4 let. d	18 al. 2 let. d				
	4 let. e	cf. 18 al. 2 let. e (simplifié & développé)		désormais 10 m au lieu de 5: développement: désormais la ligne interdisant l'arrêt (10m) n'est plus obligatoire, en revanche, l'interdiction générale de s'arrêter a été étendue à 10m. En raison des nombreuses exceptions pertinentes dans la pratique (cf. en part. les bandes cyclables!), la ligne interdisant l'arrêt est devenue de plus en plus l'exception, malgré l'obligation, et l'absence de ligne est devenue la règle. D'où une adaptation à cette évolution: la ligne d'arrêt n'est désormais plus obligatoire, en revanche, l'interdiction de s'arrêter est valable même sans la ligne à 10m - de sorte que ce segment de 10m est à nouveau garanti		
	4 let. f	- 18 al. 2 let. f - 39 al. 3, phr.1				toutes les règles relatives à l'arrêt et au parage sont regroupées de manière réellement exhaustive à la section correspondante "Arrêt et parage", y compris l'interdiction de s'arrêter dans les tunnels: il s'agit là d'une règle qui s'applique aux "aires de circulation particulières signalées" (tunnels) et qui pourrait donc faire partie de la section 5 suivante, mais les règles qui y figurent sont si nombreuses qu'elles ont nécessairement un effet exhaustif - et qu'elles doivent donc l'être effectivement! En conséquence, intégration à titre exceptionnel d'une règle de la section 5 dans cette énumération
	4 let. g	18 al. 2 let. g				
	4 let. h	cf. 25 al. 5, phr.1 (simplifié)				toutes les règles relatives à l'arrêt et au parage sont regroupées de manière réellement exhaustive à la section correspondante "Arrêt et parage"
	5	cf. 41 al. 1bis, phr.2 (développé: règle renforcée en raison d'une absence de nécessité de privilégier les cycles)		désormais, l'art. 41 al. 1bis OCR vaut également pour les cycles, qui, jusque là, avaient le droit de s'arrêter sans restriction sur le trottoir en vertu de l'art. 41 al. 1 (implicitement resp. a contrario)		- toutes les règles relatives à l'arrêt et au parage sont regroupées de manière réellement exhaustive à la section correspondante "Arrêt et parage" - il est fondamentalement interdit de s'arrêter sur le trottoir (et donc aussi d'y stationner), puisque le trottoir est réservé aux piétons conformément à l'art. 43 al. 2 LCR. L'interdiction de s'arrêter ne doit PAS être indiquée dans l'énumération de l'al. 4, mais s'applique uniquement sur la base de la LCR. Les seuls éléments qui doivent être intégrés sont donc les éventuelles exceptions à l'interdiction de s'arrêter, comme 62 al. 5 OUR-P!
	6	18 al. 3, phr.1				
Art. 63 Charger et décharger des marchandises						
	1				X	
	2	21 al. 2				
	3	cf. 18 al. 4 (précisé)		Le départ doit être rendu possible pour tous les véhicules et pas seulement les voitures ("Wagen" en allemand)		Cette disposition porte non pas sur l'arrêt en général, mais concrètement sur le chargement et le déchargement de marchandises - est donc désormais transférée également dans cette disposition
	4	21 al. 3				
Art. 64 Parage en général						
	1 let. a	19 al. 2 let. a				
	1 let. b	cf. 19 al. 2 let. e (développé/ abandon de différenciation)		abandon de différenciation entre la situation dans les localités et en dehors: désormais 20m partout		
	1 let. c	19 al. 2 let. f				
	1 let. d	19 al. 2 let. g				

	2	41 al. 1				- toute les règles relatives à l'arrêt et au parage sont regroupées de manière réellement exhaustive à la section correspondante "Arrêt et parage" - il est fondamentalement interdit de s'arrêter sur le trottoir (et donc aussi d'y stationner), puisque le trottoir est réservé aux piétons selon l'art. 43 al. 2 LCR. L'interdiction de stationner (cf. art. 41 al. 1bis OCR) ne doit PAS être reprise dans l'énumération de l'al. 2, mais s'applique uniquement sur la base de la LCR. Les seuls éléments qui doivent être repris sont donc les éventuelles exceptions, comme l'art. 64 al. 2 OUR-P!
	3	19 al. 3				
	4	20 al. 1				
Art. 65 Parage avec la "Carte de stationnement pour personnes handicapées"						
	1 introd.	20a al. 1	cf. 65 al. 5, phr.1			Désormais, on règle au même endroit non seulement les "facilités de parage"
	1 let. a	20a al. 1 let. a				(=privilèges sur des emplacements de stationnement ne faisant pas l'objet d'une signalisation particulière ainsi qu'en matière d'interdiction de stationner), mais aussi l'utilisation de places de stationnement pour handicapés - c.à.d. que la disposition régit tous les privilèges qui peuvent être sollicités au moyen de la "carte de stationnement pour personnes handicapées"
	1 let. b	cf. 20a al. 1 let. b (précisé)		porte non seulement sur les places de parc mais aussi sur tous les emplacements où il est permis de parquer		
	1 let. c	20a al. 1 let. c				
	2	20a al. 2				
	3	20a al. 3				
	4	20a al. 4	cf. 65 al. 5, phr.1&2			
	5	20a al. 5				
Art. 66 Monter dans le véhicule et en descendre, manière de l'immobiliser						
	1	cf. 21 al. 1 (simplifié)				
	2	cf. 22 al. 1, phr.2 (précisé)		"de manière appropriée" ajouté		Il est possible de renoncer à l'art. 22 al. 2&3 OCR grâce à la précision de l'art. 66 Abs. 2 OUR-P (obligation de se garantir "de manière appropriée")
Section 5: Règles sur des aires de circulation particulières signalées						
Sur le plan systématique, il s'agit de cas particuliers: en soi, toutes les règles liées au signal sont régies dans le titre 3 de l'OUR-P (au niveau de chaque signal concerné); de ce fait, diverses règles contenues jusque là dans la section "Règles applicables à certaines routes" ont été transférées à la partie consacrée aux signaux et aux marques. Cependant, dans quelques rares cas, l'ampleur des règles spéciales ainsi que leur importance justifient une réglementation autonome dans le cadre des règles générales de circulation. Ces cas figurent ici à la section "Règles sur des aires de circulation particulières signalées"						
Art. 67 Règles particulières pour la circulation dans les localités						
	1	31 al. 2 let. a membre de phrase2				Désormais, il est créé un article spécifique regroupant toutes les règles valables à l'intérieur des localités - si l'on veut souligner cet aspect (début de validité des règles à l'intérieur des localités) des panneaux de localité, il est sans doute approprié de régler les dispositions correspondantes de manière claire et facile à trouver dans un seul et même endroit
	2	31 al. 1, phr.3				
	3	cf. 8 al. 1 et 3 (systématique: fractionné)				
	4	cf. 17 al. 5 (simplifié)				
Art. 68 Véhicules admis sur les autoroutes et les semi-autoroutes						
	1	cf. 35 al. 1 (simplifié)				
	2	cf. 35 al. 2 (actualisé)		"tracteurs" supprimé		
	3	35 al. 3				
Art. 69 Règles particulières sur les autoroutes et les semi-autoroutes						
	1	36 al. 1				
	2	36 al. 3, phr.1				
	3	cf. 36 al. 3, phr.2 (précisé)				
	4	36 al. 5				
	5	cf. 36 al. 6 (actualisé)		limitation de la voie de circulation concernée à 100km/h au lieu de 80km/h		
Art. 70 Tunnels signalés						
	1	cf. 39 al. 1 (développé: actualisé et précisé)				Précision: en insérant la notion "signalé" dans le titre de l'article et les divers alinéas, on clarifie que les règles de cet article ne portent pas sur tous les passages souterrains et les petits tunnels, mais uniquement sur les tunnels signalisés.
	2	cf. 39 al. 2 (précisé)				
	3	39 al. 3, phr.2				
Section 6: Règles applicables à des catégories spéciales de véhicules						
Art. 71 Véhicules dont la vitesse maximale n'excède pas 20km/h						

					X	Il s'agit là d'une règle liée au signal/marquage, et qui devrait donc relever du signal ou du marquage correspondant. Mais en l'occurrence cela serait extrêmement contraire à la justice enver les destinataires, puisque les usagers de la route concernés ne peuvent pratiquement jamais supposer être concernés par les règles contenues par le signal Piste cyclable/bande cyclable. Les règles doivent être insérées là où les usagers de la route concernés iraient les chercher. L'assimilation en fait de ces usagers de la route aux cyclistes supprime également la nécessité de les citer ou de prévoir une réserve notamment au niveau des règles relatives au signal ou au marquage; ils sont alors simplement couverts par la notion de "cycle" (cf. même mécanisme que pour les cyclomoteurs)
Art. 72 Cycles et cyclomoteurs						
	1	cf. 40 al. 1 (simplifié)				inutile de mentionner les cyclomoteurs en raison de l'assimilation générale de l'art. 72 al. 5 OUR-P
	2	cf. 42 al. 3 (précisé)		la phr.2 vaut pour tous les "véhicules automobiles" et pas seulement pour les "voitures" ("Wagen" en allemand)		
	3	cf. 43 al. 1 (précisé)		en partic. précision: dans les cas énumérés, il est désormais autorisé de circuler de front tant que cela ne gêne pas "inutilement" le reste du trafic (désormais, l'autorisation ne disparaît pas dès la présence du moindre obstacle)		
	4, phr.1	42 al. 1, phr.2				
	4, phr.2	-			X	
	5	cf. 42 al. 4 (systématique/précisé)				Sont visées toutes les règles, y compris les signaux et les marques, ainsi que les dispositions relatives à l'éclairage, etc. Jusqu'ici, l'assimilation allait moins loin - en revanche, les cyclomoteurs étaient cités explicitement en plus des cycles dans diverses dispositions individuelles afin d'indiquer les obligations incombant aux cyclomoteurs ou bien aux autres usagers de la route à l'égard des cyclomoteurs. En raison de cette nouvelle assimilation désormais très poussée (plus large qu'aujourd'hui sur la base du libellé), il n'est plus nécessaire ci-après d'ajouter la mention séparée des cyclomoteurs lorsque l'on impose une obligation aux cycles - même si cette obligation passe par l'emploi de signaux ou de marques! Mais dans le même temps, on ajoute également explicitement que les règles relatives aux cycles ne s'appliquent qu'en l'absence de règles spécifiques pour les cyclomoteurs. La réglementation des plaques complémentaires sur lesquelles figure le "symbole des cycles" demeure réservée: elles désignent toujours uniquement les cycles et les cyclomoteurs à moteur arrêté.
Art. 73 Tramways et chemins de fer routiers						
	1	45 al. 1, phr.1				
	2	45 al. 3				
Art. 74 Véhicules à traction animale, voitures à bras et voitures à bras équipés d'un moteur						
	1	cf. 44 al. 1 (simplifié)				
	2, phr.1	44 al. 3, phr.1				
	2, phr.2	- (resp. cf. implicitement 44 al. 3 en liaison avec 48 al. 1 phr.1)			X	désormais, la distinction entre voitures à bras < 1m de large (piétons) et > 1m de large (véhicule) est indiquée plus nettement
	3	44 al. 3, phr.2&3				
Chapitre 5: Règles pour cavaliers et bétail						
Art. 75 Bétail						
	1	52 al. 1				
	2	cf. 52 al. 4, phr.1 (développé)		la règle ne s'applique plus aux "routes principales", mais à toutes les routes à l'exception de celles à faible trafic		
Art. 76 Cavaliers						

	1	51 al. 1				
	2	51 al. 2				
Art. 77 Dispositions communes						
	1	53 al. 1				
	2	cf. 53 al. 2 (précisé)				
Chapitre 6: Devoirs en cas d'accident						
Fondamentalement, la nouvelle structure de l'ordonnance prévoit que les dispositions de nature générale doivent être regroupées et se trouver en règle générale au début (passage du général au particulier). En conséquence, les règles concernant les accidents qui touchent tous les usagers de la route devraient se trouver au début de l'ordonnance. Or, ces règles ne portent pas sur des règles de circulation générales, mais constituent un cas particulier de la participation à la circulation. Conformément à cette justification (qui veut que l'aspect de "l'objet particulier à régler" prime l'aspect de "la validité générale"), nous jugeons plus utile de placer cette réglementation à la fin du titre 1						
Art. 78 Mesures de sécurité sur les lieux d'un accident						
	1	54 al. 1				
	2	54 al. 2, phr.1				
Art. 79 Accidents ayant causé des dommages corporels						
	1	55 al. 1				
	2	55 al. 2				
Art. 80 Constatation des faits						
	1	cf. 56 al. 1 (développé & précisé)		- la prescription facultative de la phr.2 devient une obligation - la situation initiale doit être "documentée" - mais pas nécessairement être "marquée sur la route"		
	2	56 al. 2				
	3	56 al. 3				
	4	cf. 56 al. 4 (développé)		"s'annoncer au poste de police le plus proche" remplacé par "en informer la police" (développement: cette règle concernant les postes de police n'est sans doute plus adaptée - notamment en raison de la diminution du nombre de postes de police)		
Titre 3: Signaux et marques						
Désormais, les dispositions de l'OSR qui sont importantes pour les usagers de la route figurent dans la présente ordonnance. Cela touche quelques dispositions générales, mais aussi la description et la signification des divers signaux et marques. En outre, la représentation des divers signaux et marques se trouve désormais à l'annexe de la présente ordonnance. Ce transfert de l'OSR vers la nouvelle OUR-P présente l'avantage que toutes les règles qui doivent être respectées par les usagers de la route sont consignées dans une seule ordonnance, pour autant qu'il ne s'agisse pas d'aspects partiels importants uniquement pour un sous-ensemble restreint des usagers (surtout les chauffeurs professionnels) (par ex. transport de marchandises dangereuses, horaires de travail, durée du repos). La nouvelle OSRO-P ne devra plus être consultée pour participer à la circulation routière en en respectant les règles.						
Chapitre 1: Dispositions générales						
Art. 81 Aspect des signaux						
	1				X	l'importance de l'annexe est soulignée ici - elle est encore accrue par le fait que les descriptifs des signaux (à l'exception de ceux des indicateurs de direction) ont été transférés à l'annexe
	2		(inspiré de 3 al. 1, 16 al. 1 et 63 al. 1)		X	
Art. 82 Validité pour les usagers de la route						
	1		- cf. 2 al. 1 (précisé); - concernant les barrières: cf. auss: 93 al. 2 & 83; - concernant les dispositifs de balisage, cf. aussi: 82	art. 2 al. 1 OSR complété part "barrières, barrages et dispositifs de balisage"		
	2		2 al. 2			
	3		101 al. 4			
	4		cf. 59 al. 2 (simplifié & abandon de différenciation)	- n'est plus limité aux signaux de prescription et de danger - n'est plus représenté comme un "nouveau signal autonome" - constitue simplement un mode d'utilisation du signal "Disposition des voies de circulation"		
	5		- cf. 2 al. 3 (simplifié) - cf. aussi 101 al. 8&9 (simplifié)			
	6				X	
Chapitre 2: Signaux de danger						
Section 1: Principe						
Art. 83						
			cf. 3 al. 2 (simplifié pour les usagers de la route)			
Section 2: Dangers dus à la conformation de la route						
Art. 84 Tournants						
			4 al. 1			
Art. 85 Inégalités de la chaussée						

			6 al. 1			
Art. 86 Rétrécissement de la chaussée						
	1		7 al. 1, phr.1			
	2		7 al. 2, phr.1			
Art. 87 Descente et montée						
			cf. 8 al. 1 (développé)	le signal n'annonce que de tels tronçons d'une certaine longueur		
Art. 88 Chaussée glissante, gravillon, chute de pierres						
	1		cf. 5 al. 1 (simplifié)			
	2		8 al. 2			
	3		cf. 8 al. 3 (développé)	ce signal ne peut plus être utilisé pour annoncer la présence de pierres sur la chaussée!		
Art. 89 Travaux						
			cf. 9 al. 1&2 (simplifié)			
Section 3: Autres dangers						
Art. 90 Enfants						
			11 al. 2, membre de phrase1			
Art. 91 Cyclistes						
			cf. 11 al. 3 (terminologie)	le signal s'intitule désormais "Fahrräder" et non plus "Radfahrer" ("cyclistes" en français)		
Art. 92 Animaux						
	1		12 al. 1, phr.1			
	2		cf. 12 al. 2, membre de phrase1 (précisé)			
	3		12 al. 2, membre de phrase2			Cette règle se rapporte désormais aux deux signaux et non plus seulement aux "Animaux" - le but est que dans tous les cas, il soit possible d'annoncer l'espèce animale appropriée; à cet égard, il peut exister une nécessité justifiée également pour le "Passage de gibier"
Art. 93 Circulation en sens inverse, bouchon						
	1		13 al. 1			
	2		14 al. 4, phr.1			
Art. 94 Signaux lumineux, intersection						
	1		cf. 14 al. 1 (simplifié)			
	2		39 al. 1, phr.1			Constitue désormais un signal de danger et non plus un "signal de priorité" (cette catégorie n'existe plus dans les nouveaux projets), sa mise en place est désormais régie (à défaut de dispositions particulières relatives au signal lui-même) par les règles générales applicables aux signaux de danger
	3		40 al. 1			constitue désormais un signal de danger et non plus un "signal de priorité"
Art. 95 Tramway ou chemin de fer routier, barrières, passage à niveau sans barrières						
	1		10 al. 4			Systématique: intégration de toutes les dispositions concernant les passages à niveau dans la partie consacrée au signal de danger correspondant (resp. signal d'indication, cf. art. 127 OUR-P): plus de chapitre spécifique pour les passages à niveau
	2		- 10 al. en liaison avec 92 al. 1 let. a - 10 al. 2			
	3		10 al. en liaison avec 92 al. 1 let. b			
Art. 96 Autres dangers						
	1		15 al. 1, phr.1			
	2		15 al. 1, phr.2, membre de phrase 1			Contrairement à la nouvelle systématique appliquée par ailleurs, cette plaque complémentaire n'est pas transférée au chapitre "Renseignements additionnels concernant les signaux". Cela paraît d'une part être des informations très importantes pour les usagers de la route, qui doivent rester assorties au signal et ne pas en être séparées, et d'autre part, l'indication semble plutôt faire partie intégrante du signal (tout comme l'ensemble des symboles représentés sur les autres signaux de danger) que constituer une plaque complémentaire modifiant le signal
Chapitre 3: Signaux de prescription						
Contient désormais une nouvelle catégorie "signaux particuliers impliquant des règles de comportement" qui se recoupe pour l'essentiel avec l'ancienne catégorie des "indications de comportement"; étant donné que ces signaux sont liés à des règles de comportement, il paraît plus opportun de les classer dans les signaux de prescription que dans les signaux d'indication						
Section 1: Généralités						
Art. 97 Principe						
			cf. 16 al. 1, phr.1, membre de phrase1 (précisé)			
Art. 98 Signaux de zone						

			cf. 2a al. 1 (simplifié & développé)	désormais, tous les signaux de prescription ne peuvent plus être signalés en tant que "ZONE"		
Art. 99 Signaux de fin de prescription						
	1		(cf. ancien: 16 al. 2, art. 32 et diverses dispositions individuelles)		X (32 al. 1 OSR a été généralisé)	Jusqu'ici, l'approche systématique des signaux de fin de prescription était très indigeste (beaucoup de répétitions, désignations spéciales au niveau des signaux eux-mêmes, etc.), DESORMAIS clarification de l'ensemble de la thématique dans la partie générale des signaux de prescription: 1. Déf. de la signification des signaux de fin de prescription dans l'OUR-P (99 al. 1 & cas particulier de 99 al. 2) 2. Instruction administrative voulant que fondamentalement tous les signaux de fin de prescription représentés - mais aucun autre supplémentaire - peuvent être utilisés (20 al. 1 et cas particulier de 20 al. 2 OSRO-P) (en revanche, le citoyen n'est pas obligé de savoir quels signaux peuvent en théorie faire l'objet d'un signal de fin - il suffit qu'il comprenne le signal lorsqu'il le voit! cf. ch. 1 & 3) 3.) Clarification de l'influence d'un signal de fin sur la validité locale du signal en question a) normalement: 100 al. 1 OUR-P: fin de validité du signal - mais uniquement pour le cas où le signal n'a pas déjà cessé en raison d'une intersection! b) exceptions énumérées de façon exhaustive:
	cf. également les modifications à décider séparément			«Fin de la vitesse maximale, 50 limite générale» est supprimé, car n'est plus nécessaire (la vitesse à l'intérieur des localités est toujours supprimée par une nouvelle vitesse maximale ou par le signal de fin de localité); de même les anciennes représentations des signaux de fin de localité, qui n'ont plus le droit d'être utilisés		
	2		cf. 32 al. 2, phr.1 (précisé)	"plusieurs" remplacé par "toutes" - aucune prescription ne continue à s'appliquer		
Art. 100 Lieux d'application						
	1		16 al. 2, phr.1&2 (précisé)	Jusqu'ici, les signaux de fin de prescription n'étaient pas mentionnés dans un sens général [uniquement par le biais d'une énumération]; les "signaux contraires" (donc par ex. simplement une nouvelle signalisation de vitesse différente) n'étaient, par erreur, absolument pas mentionnés. Ces deux cas sont désormais généralisés et repris par l'expression "à celui où est placé un signal contraire".		Nouvelle systématique des signaux de fin de prescription (cf. plus haut)
	2		cf. ancien: 50 al. 3; 45 al. 1; 45 al. 2; 38 al. 1; 29 al. 3 & 32 al. 3; 22 al. 1&3, phr.2 dans les deux cas & 16 al. 2 phr.3 (systématique)		phrase 2: "Début de localité" peut désormais aussi être terminé par les signaux "Autoroute" ou "Semi-autoroute" (précision)	Nouvelle systématique des signaux de fin de prescription (cf. plus haut)
	cf. également les modifications à décider séparément:			«Vitesse maximale 50, limite générale» fait encore partie des signaux dont la validité doit obligatoirement être terminée - mais désormais non plus par «Fin de la vitesse maximale 50, limite générale» mais toujours par une vitesse maximale différente ou par le signal de fin de localité		
	3		(cf. ancien: 2a al. 3)	cf. commentaires généraux relatifs aux signaux de		
	cf. également les modifications à décider séparément:			dès que tous les panneaux de zone répondront aux nouvelles dispositions, la disposition pourra être simplifiée pour les usagers de la route; les zones se termineront alors à chaque fois au panneau de zone suivant		
Section 2: Signaux d'interdiction						
Art. 101 Interdictions générales de circuler						
	1		18 al. 1			
	2		18 al. 3, phr.1			
Art. 102 Interdictions partielles de circuler, interdiction aux piétons de circuler, circulation interdite aux animaux						
	1 let.a		19 al. 1 let.a			
	1 let.b		19 al. 1 let.b			
	1 let.c		19 al. 1 let.c, membre de phrase1			Le signal "Circulation interdite aux cycles" vaut aussi pour les cyclomoteurs!! Néanmoins, la désignation de "cyclomotoristes" sur la base de la nouvelle systématique, resp. de la nouvelle assimilation très vaste entre cyclomoteurs et cycles à l'art. 72 al. 5 n'est pas nécessaire
	1 let.d		19 al. 1 let.c, membre de phrase2			
	1 let.e		19 al. 1 let.d			
	1 let.f		19 al. 1 let.e			

	1 let.g				X (adaptation aux besoins dans la pratique)	
	1 let.h		19 al. 1 let.f, phr.1			la plaque complémentaire (phr.2 de cette lettre) est transférée au chapitre "Renseignements additionnels concernant les signaux".
	1 let.i		cf. 19 al. 1 let. fbis, phr.1 (précisé)	comme pour "Circulation interdite aux remorques", les remorques agricoles sont également exemptes de l'interdiction en cas de "Circulation interdite aux remorques autres que les semi-remorques et les remorques à essieu central" (précision)		la plaque complémentaire (phr.2 de cette lettre) est transférée au chapitre "Renseignements additionnels concernant les signaux".
	1 let.j		19 al. 1 let.g			la plaque complémentaire n'est (exceptionnellement) pas transférée au chapitre "Renseignements additionnels concernant les signaux" car il s'agit d'une plaque complémentaire obligatoire, qui reste réglée au niveau du signal correspondant
	1 let.k		19 al. 1 let.h			
	2		19 al. 3			les engins assimilés à des véhicules n'ont plus besoin d'être mentionnés, ils SONT des piétons
	3		19 al. 4, phr.1			
	4		19 al. 5			
	5		19 al. 1 let.i			
	6		19 al. 2			
Art. 103 Poids maximal, charge par essieu						
	1		20 al. 1, phr.1			
	2		20 al. 3			
Art. 104 Largeur, hauteur, longueur des véhicules						
	1	64 al. 2	21 al. 1, phr.1			déplacement de la règle liée au signal depuis l'art. 64 al. 2 jusqu'à la réglementation relative au signal correspondant
	2		21 al. 2, phr.1			
	3		21 al. 3			
Art. 105 Vitesse maximale						
	1		22 al. 1, phr.1			
	2		22 al. 3, phr.1			
	cf. également les modifications à décider séparément:		La nouvelle signification du panneau de localité (cf. commentaires généraux relatifs au panneau de localité) donne également une nouvelle signification au signal «Vitesse maximale 50, limite générale»: le signal ne montre plus toujours la vitesse maximale à l'intérieur des localités, mais uniquement lorsqu'une vitesse maximale différente a été préalablement imposée (dans la zone à l'intérieur des localités)			
Art. 106 Interdiction d'obliquer, interdiction de faire demi-tour						
	1		25 al. 1			
	2		27 al. 1			
Art. 107 Interdictions de dépasser						
	1		cf. 26 al. 1 (précisé)			
	2		cf. 26 al. 2 (développé/abandon de différenciation/ précisé)	le signal s'applique désormais à toutes les voitures automobiles affectées au transport de choses		
	3		cf. 26 al. 3 (précisé)	précision: "können" remplacé par "dürfen" ("peuvent" en français)		
Art. 108 Distance minimale entre les camions						
			cf. 28 al. 1 (développé/abandon de différenciation)	le signal s'applique désormais à toutes les voitures automobiles affectées au transport de choses et est intitulé en conséquence "Distance minimale entre les camions"		
Art. 109 Priorité aux véhicules venant en sens inverse						
			cf. 42 al. 1, phr.1&2 (simplifié)			est désormais un signal de prescription (signal d'interdiction) et non plus un "signal de priorité" (cette catégorie n'existe plus dans les nouveaux projets)
Art. 110 Interdiction de s'arrêter, de parquer						
			cf. 30 al. 1, phr.1 (précisé)	Précision: ces deux signaux s'appliquent 'sur le côté de la route muni d'un tel signal' (et non pas "le côté de la chaussée")		
Art. 111 Arrêt à proximité d'un poste de douane, police						
	1		31 al. 1			

	2		cf. 31 al. 2, phr.1 (précisé)	obligation de s'arrêter "près du poste d'interception de la police" (précision du champ d'application de l'interdiction)		
Section 3: Signaux d'obligation						
Art. 112 Stop, cédez le passage						
			36 al. 1 et 2, phr.1 dans les deux cas			Systématique: les signaux sont désormais des signaux de prescription (plus de signaux de priorité)
Art. 113 Sens						
	1		cf. 24 al. 1 let.a & c, al. 2 & al. 3 (simplifié)			Systématique: désormais, les signaux généraux de sens de circulation (mais pas "Obstacle à contourner", "Sens obligatoire pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses" et "Carrefour à sens giratoire" sont fortement généralisés et réglés ensemble - il s'agit de signaux qui s'expliquent par eux-mêmes, aucune explication détaillée de leur signification n'est nécessaire!
	2		24 al. 5			
	3		cf. 24 al. 1, let. b (simplifié)			
Art. 114 Carrefour à sens giratoire						
	1		24 al. 4, phr.1&2			règles liées au signal - ont leur place ici et non dans la partie sur les règles générales de circulation
	2	cf. 41b al. 1 (simplifié)	24 al. 4, phr.2			
	3	41b al. 2, phr.1				
	4	cf. 41b al. 3 (abandon de différenciation inutile/ développé)		désormais, dans tous les giratoires, les cycles doivent pouvoir déroger à l'obligation de circuler à droite (et pas seulement en cas de subdivision des voies de circulation), cela aura sans doute une incidence positive sur le plan de la sécurité routière		
Art. 115 Chaînes à neige obligatoires						
			29 al. 1			
Art. 116 Piste cyclable, chemin pour piétons, allée d'équitation						
	1		cf. 33 al.1, phr.1 (simplifié & développé)	l'obligation de les emprunter s'applique aussi aux tricycles		Les conducteurs des véhicules mentionnés à l'art. 71 OUR-P étant assimilés aux cyclistes, ils sont obligés d'emprunter les bandes et les pistes cyclables; il n'est pas nécessaire de les mentionner séparément ici; il en va de même pour les cyclomoteurs en raison de leur assimilation aux cycles (art. 72, al. 5, OUR-P)
	2		cf. 33 al.2, phr.1 (simplifié)			
	3		33 al. 2, phr.2			
	4, phr.1		cf. 33 al. 2, phr.3 (développé, précisé)	vaut aussi pour les pistes cyclables; formulation précisée de façon générale (l'autorisation relève de la signalisation & des règles générales, cf. 71 OUR-P)		En raison de l'assimilation aux cycles à l'art. 71 OUR-P, l'interdiction ne concerne pas les usagers de la route cités à l'art. 71 OUR-P; il n'est pas nécessaire de prévoir ici une réserve spécifique à leur égard
	4, phr.2	40 al. 2, phr.2				
	5, phr.1		cf. 33 al. 4, phr.2 (simplifié)			
	5, phr.2		cf. 33 al. 4, phr.3 (simplifié, formulations uniformisées)			
	6		cf. 33 al. 4, phr.1 (simplifié)			
Art. 117 Chaussée réservée aux bus						
	membre de phrase 1		34 al. 1, membre de phrase1			
	membre de phrase 2		cf. 34 al. 2, introduction (précisé)	Précision: le signal peut "préciser le tracé des voies réservées aux bus par des marques", c.à.d. 1. les obligations continuent à découler directement du marquage et non du signal! 2. les exceptions éventuelles doivent être marquées, mais pas obligatoirement signalées.		
Section 4: Signaux particuliers impliquant des règles de comportement						
Art. 118 Signaux pour des aires de circulation particulières						

Systématique: cet article régit les signaux auxquels sont assorties certaines règles de circulation dans le titre "Règles générales de circulation" à la section "Règles sur des aires de circulation particulières signalées" (càd. qu'il s'agit ici d'un cas particulier au sens où l'on renvoie entièrement, pour la signification du signal, aux 'règles particulières' contenues au titre "Règles générales de circulation" à la section "Règles sur des aires de circulation particulières signalées", où figurent les règles matérielles. Sinon, dans l'OUR-P, les règles liées au signal sont toujours indiquées (sur le plan du fond) dans la partie "Signaux et marquages". Ici, on s'écarte exceptionnellement de ce principe en raison de l'importance et de l'étendue des règles liées aux signaux: ces règles sont reprises dans la partie "règles générales de circulation" et la partie consacrée à la signalisation travaille exclusivement avec des renvois à l'art. 118 OUR-P)

	1		(cf. à propos de la couleur: 50 al. 1, phr.1)		X	Les panneaux de localités ne sont plus indiqués parmi les panneaux indicateurs, mais parmi les signaux particuliers impliquant des règles de comportement (correspond à leur signification, puisqu'ils indiquent - déjà aujourd'hui - la validité des règles à l'intérieur des localités (désormais y compris la vitesse maximale))
	2		cf. 45 al. 1, phr.1 (simplifié)			
	3, phr.1		45 al. 3, phr.1			
	3, phr.2		45 al. 3, phr.3			

Art. 119 Routes principales

	1		37 al. 1, phr.1			
	2	cf. 19 al. 2 let. b&c (développé/ abandon de différenciations)		abandon de différenciation inutile, la règle applicable aux routes principales en dehors des localités vaut désormais aussi à l'intérieur des localités; l'interdiction de stationner sur les routes principales s'applique désormais sans restriction aussi bien à l'intérieur des localités qu'en dehors		Cet article contient désormais de façon exhaustive toutes les règles limitées aux routes principales (cf. intégration de l'interdiction de stationner modifiée à l'art. 119 al. 2 OUR-P ainsi que modifications de l'art. 45 al. 2 OAC et art. 52 al. 4 OCR)

Art. 120 Zone de rencontre

Dans l'OUR-P, la zone 30 n'est plus traitée à part! cf. clause générale art. 4 al. 3 let.a et 98 & 100 OUR-P: pour les usagers de la route, une zone 30 n'implique aucune règle de circulation particulière - simplement, la vitesse de 30 km/h s'applique dans la zone et non pas sur le tronçon; ce n'est que pour l'autorité que des règles particulières s'appliquent pour la création de zones 30, cf. art. 2a OSR, resp. 19 OSRO-P ainsi que les dispositions désormais intégrées ici et venant de l'ordonnance séparée sur la création de zones 30 et de zones de rencontre, aux art. 38-40 OSRO-P

	1		22b al. 1			les engins assimilés à des véhicules n'ont plus besoin d'être cités, ce SONT des piétons
	2		22b al. 2			
	3		22b al. 3			

Art. 121 Zone piétonne

	1		22c al. 1			les engins assimilés à des véhicules n'ont plus besoin d'être cités, ce SONT des piétons
	2		22c al. 2			

Art. 122 Sens unique, priorité par rapport aux véhicules venant en sens inverse, route postale de montagne

	1, phr.1		46 al. 1, phr.1			
	1, phr.2	37 al. 1				règle liée au signal - a sa place ici et non dans la partie consacrée aux règles générales de circulation
	1, phr.3	37 al. 3				règle liée au signal - a sa place ici et non dans la partie consacrée aux règles générales de circulation
	2		42 al. 2			
	3	38 al. 3	45 al. 2, phr.1			

Art. 123 Place d'évitement, place d'arrêt, voie de détresse

	1		47 al. 4			
	2		cf. 47 al. 5, phr.1 (simplifié)			
	3		cf. 47 al. 6 (développé)	- obligation d'y recourir dans des cas d'urgence ajoutée explicitement (une certaine obligation existe cependant déjà maintenant) - changement de la désignation de la "Notfallspur" en "Notfallstreifen" ("bande d'arrêt d'urgence" en français)		

Art. 124 Parcage

	1		48 al. 1, phr.1			
	2, phr.1		cf. 48 al. 2, phr.1 (développé)	Suppression du signal "Fin du parcage avec disque de stationnement" (4.19) (aucun besoin justifié)		
	2 let. a		cf. 48 al. 2 let. a (développé)	les exigences concernant le dos du disque de stationnement disparaissent		
	2 let. b		48 al. 2 let. b, membre de phrase1			
	3, phr.1&2		48 al. 4			

	3, phr.3				X (le disque de stationnement ne doit être placé que pendant la période concernée par la limitation; autrefois, cette règle ne s'appliquait - tout au moins formellement - que dans la zone bleue, en raison de la disposition correspondante consignée au dos du disque de stationnement; désormais, cette règle est généralisée ici dans le texte de l'ordonnance pour toutes les surfaces où le stationnement est d'une durée limitée)	
	4		48 al. 6			
	5		48 al. 8			
	6		48 al. 10			
	7		cf. 48 al. 12 (simplifié/ abandon de différenciation)	la nature du moyen de transport ne peut plus être indiquée qu'à l'aide de symboles (pas d'inscription)		
Chapitre 4: Signaux d'indication						
Section 1: Signaux d'informations						
Art. 125 Principe						
			57 al. 2			
Art. 126 Passage, passage souterrain, passerelle pour piétons						
	1		47 al. 1, phr.1			Désormais, le signal pour les informations n'est
	2		cf. 47 al. 2, phr.1 (précisé/ développé)	clarifie désormais le fait que l'obligation d'emprunter les passages souterrains ou aériens n'est pas liée au signal (peu clair jusque là)		plus indiqué parmi les comportements: aucun droit et aucun devoir n'y sont assortis, ces droits et devoirs découlent directement du marquage resp. (désormais clarifié) du passage souterrain ou aérien
Art. 127 Passage à niveau						
			cf. 93 al. 3 (développé/ abandon de différenciation)	La «Croix de Saint-André double» a été supprimée - on n'utilisera le cas échéant que la croix de Saint-André (simple)		Systématique: est désormais classé parmi les "Signaux d'informations" puisque ne comporte ni droits ni devoirs; ceux-ci découlent directement des règles relatives à la priorité des véhicules ferroviaires et aux passages à niveau
Art. 128 Impasse						
	1		cf. 46 al. 3 (précisé)	"die nicht durchgehend befahrbar ist" remplacé par "die nicht weiterführt" ("sans issue" en français; précision: ce n'est une impasse que si la route ne se poursuit physiquement pas - mais pas quand elle n'est pas empruntable tout le long de son tracé par suite d'une interdiction.) En cas d'interdiction, il faudrait travailler avec la signalisation avancée de l'interdiction et non avec le signal Impasse		désormais, le signal figure parmi les signaux d'informations et non pas les indications de comportement; il n'est pas assorti de droits ni de devoirs
	2				X (désormais ajout du signal "Impasse avec exceptions"	
Art. 129 Disposition des voies de circulation						
	1		59 al. 1, phr.1			

	2				X (désormais ajout de signaux destinés à préciser le tracé de la voie de circulation lorsqu'il est permis d'emprunter la bande d'arrêt d'urgence (ATTENTION: l'autorisation d'emprunter la bande d'arrêt d'urgence n'est pas donnée par le biais de ces signaux - qui ne sont en effet que de simples signaux d'indication! - mais par le biais du système de signaux lumineux pour la régulation temporaire des voies de circulation)	
Art. 130 Indications sur l'état de la route						
	1		58 al. 1			
	2 let. a		58 al. 4 let. a			
	2 let. b		58 al. 4 let. b			
	2 let. c		cf. 58 al. 4 let. c & d (simplifié)			
Art. 131 Information sur les limitations générales de vitesse						
			61			
Art. 132 Signaux d'indication divers						
			cf. 62 al. 1 (développé: suppression de signaux, nouveaux signaux, nouveaux champs d'application)	- suppression de «Poste de dépannage», «Service religieux» - nouveau champ d'application de «Téléphone» (resp. désormais uniquement «Téléphone de secours») et de «Extincteur» - nouvelle signification & nouveau champ d'application de «Informations routières radiophoniques» - nouveau signal: «Poste d'essence avec des carburants spéciaux»		
Art. 133 Signaux d'indication dans les tunnels signalés						
	1		(inspiré de 62 al. 1)		X (remplacement du signal «Téléphone» en «Téléphone de secours», par analogie avec la pratique nouveau signal combiné «Téléphone»/«Extincteur» ainsi que restriction du champ d'application de ces signaux et du signal «Extincteur» aux tunnels)	
	2		(inspiré de 62 al. 5)		X (nouveau signal: nouvelle signification/nouveau champ d'application et nouvel aspect du signal «Informations routières radiophoniques»)	
	3, phr.1		62 al. 7, phr.1, membre de phrase1			
	3, phr.2		cf. 62 al. 7, phr.2 (simplifié)			
Art. 134 Indications spécifiques aux autoroutes et aux semi-autoroutes						
Dissolution du chapitre distinct "Autoroutes et semi-autoroutes", les règles qui y figurent aujourd'hui sont reprises directement dans la partie de l'OUR-P consacrée à la signalisation (tout comme dans l'OSRO-P, étant cependant entendu qu'une section distincte est prévue pour les informations sur autoroutes et semi-autoroutes et pour les indicateurs de direction sur autoroutes et semi-autoroutes)						
	1		(remplace 89 al. 1)		X	
	2		89 al. 4			
	3		89 al. 6			
Art. 135 Informations autoroutières						
					X (prise en compte de la pratique)	
Section 2: Indication de la direction						
- pour les indicateurs de direction, on a procédé à des transferts encore plus importants vers l'OSRO-P que pour les autres catégories de signaux; pour les usagers de la route il ne reste qu'une réglementation rudimentaire concernant les indicateurs de direction (cf. en particulier art. 136 OUR-P), qui contient toutes les dispositions pertinentes pour les usagers de la route venant des articles 49 et 51-53 de l'OSR. L'idée de base était qu'au fond, l'indication de la direction s'explique dans une large mesure par elle-même, et que les usagers de la route ne doivent connaître que quelques principes (par ex. le système de couleurs, et même pas dans les moindres détails) - pour les autres signaux, les descriptions des signaux (couleur) ont été déplacées dans l'annexe. Etant donné que le système des couleurs revêt une importance particulière pour les indicateurs de direction, ces indications sont conservées dans cette section et ne sont pas transférées à l'annexe						
Art. 136 Indicateurs de direction en général, indicateurs de direction avancés et panneaux de présélection						

	1				X	
	1, phr.2		53 al. 1, phr.1			
	2		49 al. 2, phr.1			
	3		cf. 51 al. 1, 52 al. 1 et 53 al. 1, phr.3 (regroupés, simplifié)			Nota bene: la phr.1 parle de "fond": elle couvre donc aussi bien les destinations qui figurent directement sur la couleur de base de l'indicateur de direction/indicateur de direction avancé/panneau de présélection que celles qui sont apposées dans un champ séparé d'une autre couleur. La phr.2 se rapporte donc uniquement aux champs dans des couleurs autres que blanc/bleu/vert
	4		52 al. 6 (développé und précisé)	- étendu aux panneaux de présélection - en outre précisé: "angekündigt" au lieu de "angezeigt" ("annoncé" en français) signifie: le signal continue à n'avoir qu'un caractère indicateur et non contraignant; l'obligation découle uniquement du signal placé normalement lui-même		
Art. 137 Types particuliers d'indicateurs de direction avancés						
	1		86 al. 7, phr.2, membre de phrase 1			
	2		cf. 54 al. 8 (précisé)	"indique" signifie: le signal continue à n'avoir qu'un caractère indicateur et non contraignant; l'obligation découle seulement du signal placé normalement lui-même		
	3		54 al. 6			
Art. 138 Indicateurs de direction blancs pour établissements particuliers						
	1		cf. 54 al. 2 et 2bis (développé); (remplace en outre 48 al. 9)	1. La phrase "lorsque (...)" est réservé à certaines catégories de véhicules, les silhouettes correspondant à ces véhicules sont ajoutées sur l'indicateur de direction" venant de l'al. 2 est généralisée! Vaut pour les trois types d'indicateurs de direction traités à l'art. 138 al. 1 OUR-P 2. Le genre du moyen de transport n'est plus indiqué sur l'indicateur de direction «Emplacement de parage avec accès aux transports publics» (H.27). 3. Les emplacements de parage couverts ne peuvent désormais plus être indiqués qu'avec le (nouvel) indicateur de direction «Parking», aucune représentation avec un toit n'est plus possible pour les autres indicateurs de direction ainsi que pour les signaux particuliers impliquant des règles de comportement		
	2		54 al. 3, membre de phrase 1			
	3		(inspiré de 47 al. 3, toutefois fortement développé conformément à un besoin pratique)		X	
Art. 139 Indicateurs de direction "Entreprise" et signaux touristiques						
	1, phr.1		54 al. 4, phr.1			

	1, phr.2				X (venant de SN 640 817d; pas nouveau sur le plan matériel: le symbole existait déjà et était utilisé sur l'indicateur de direction (cf. aussi art. 49 al. 2 OSR) - mais désormais, la possibilité d'utiliser est explicitement réglée dans le texte; cf. aussi la règle d'utilisation nouvelle quant au fond à l'art. 50 al. 2 OSRO-P)	
	2				X	
	3				X	
	4		cf. 50 al. 6 (développé/ représentation de signal)	est désormais un signal autonome - et non plus un signal de début de localité "dérivé"		
Art. 140 Indicateurs de direction pour des genres de véhicules déterminés						
	1		cf. 54 al. 1, phr.1 (précisé)	"devraient" remplacé par "parcours recommandé" - il s'agit d'un indicateur de direction qui ne peut annoncer ni des obligations, ni des "prescriptions facultatives"!!		
	2		54a al. 1	les obligations liées aux itinéraires de VTT disparaissent (est un simple indicateur de direction! Certaines obligations découlent cependant directement de l'art. 4 al. 2 OUR-P)		
Art. 141 Indicateurs de direction du réseau des chemins de randonnée pédestre						
					X	
Art. 142 Indication des déviations						
	1		55 al. 2			
	2		cf. 55 al. 1 (simplifié)			
	3				X	
Art. 143 Noms de rues						
					X	
Art. 144 Numérotage des routes						
	1		cf. 56 al. 1, phr.1 (simplifié)			
	2		cf. 56 al. 2, phr.1 (simplifié)			
	3		cf. 56 al. 3, phr.1 (simplifié)			
	4		cf. 56 al. 4, phr.1 (simplifié)			
Chapitre 5: Renseignements additionnels concernant les signaux						
Nouvelle systématique Principe: toutes les plaques complémentaires sont traitées exclusivement au chapitre "Renseignements additionnels concernant les signaux" Exception: les plaques complémentaires obligatoires qui doivent obligatoirement être placées en liaison avec un signal (du moins dans certaines situations fréquentes) restent réglées au niveau du signal correspondant (cf. en part. 102 al. 1 let. j & art. 118 al. 3 OUR-P)						
Art. 145 Principes						
	1		63 al. 1, phr.1&4			
	2		63 al. 3			
Art. 146 Renseignements concernant le champ d'application des signaux en général						
	1 let. a		cf. 64 al. 1 (et diverses dispositions individuelles) (précisé)			
	1 let. b		cf. 64 al. 2 (développé: restreint)	ne peut plus être utilisé pour les informations		
	1 let. c		cf. 64 al. 3, phr.1 (implicitement)			
	2		cf. 64 al. 5 (implicitement)			désormais, les indications de temps ne relèvent plus simplement de l'alinéa relatif au champ d'application (notamment dans le temps), mais sont réglées séparément, en fonction de leur importance
	3		64 al. 5			
	4		cf. 64 al. 6 (développé)	désormais, seul le symbole du cycle est autorisé (conformément au principe général qui veut que l'on renonce dans la mesure du possible aux inscriptions sur les plaques complémentaires et que l'on travaille avec des symboles, cf. art. 55 al. 3 OSRO-P)		
Art. 147 Renseignements concernant le champ d'application des signaux concernant l'arrêt ou le parage des véhicules						

	1		64 al. 3, phr.2			
	2		cf. 64 al. 4 let. b (abandon de différenciation inutile/ développé: étendu)	peut être utilisé pour tous les signaux pour les voitures en stationnement (désormais en particulier "Interdiction de s'arrêter")		
	3		cf. 65 al. 2 (développé) (cf. aussi art. 30 al. 4, dont le libellé est plus concret que 65 al. 2)	Les exceptions à l'interdiction de s'arrêter et de parquer sont étendues: désormais, pour les exceptions à l'interdiction de parquer, il est également possible de fixer également une prescription de parage particulière (par ex. payante)		
	4		65 al. 5, phr.1, membre de phrase1			"Handicapés" est désormais un symbole et pas seulement une plaque complémentaire, de sorte que son utilisation en tant que pictogramme est ancrée sur le plan juridique
Art. 148 Renseignements concernant le champ d'application des interdictions de circuleet des limitations du poids ou des dimensions						
	1		17 al. 3			
	2				X	
Art. 149 Renseignements concernant le champ d'application des signaux relatifs aux chemins pour piétons, aux pistes cyclables et aux allées d'équitation ainsi qu						
	1				X (1. reprise mot pour mot de 12 al. 1, phr.3 OUR-P à propos du devoir de faire preuve d'égards 2. inspiré de 120 al. 3 & 121 al. 2 OUR-P concernant le parage: attention: "il ne leur est permis [...]", cād. que cette restriction ne vaut que pour les usagers de la route admis à titre additionnel, et non pas pour les ayants-droit principaux!)	
	2		cf. 65 al. 8 (simplifié, formulation uniformisée)			
	3		cf. 64 al. 4 let. a (précisé)			
Art. 150 Autres renseignements concernant le champ d'application de certains signaux						
	1		65 al. 10			
	2		cf. 20 al. 2 (précisé)			
	3		art. 19 al. 1 let. f et fbis, phr.2 dans les deux cas			
Art. 151 Plaque complémentaire "Direction de la route prioritaire"						
			cf. 65 al. 1 (développé)	désormais, il est possible de signaler ainsi non seulement les routes principales, mais aussi les routes secondaires prioritaires		
Art. 152 Plaques complémentaires aux passages à niveau						
	1		65 al. 3 (cf. aussi pour le devoir de l'autorité: 92 al. 2)			
Art. 153 Autres renseignements additionnels concernant certains signaux						
	1		(développé / inspiré de 46 al. 2)	était un signal autonome et est désormais une plaque complémentaire (suppression du signal "Sens unique avec circulation en sens inverse" pour ne laisser place qu'à la plaque complémentaire "Circulation en sens inverse"). La circulation en sens inverse est possible selon les conditions désormais consignées à l'art. 21, al. 2, OSRO-P (inspiré de l'al. 5 OSRO-P), cād. que les autres usagers venant en sens inverse - contrairement aux cyclistes - ne peuvent être admis que si cette circulation peut réellement être considérée comme subordonnée (par ex. trafic de ligne)		

	2		cf. 48 al. 7, phr.1 (simplifié)	l'indication «Parcomètre collectif» au niveau du parcomètre lui-même n'est plus nécessaire par surcroît l'usager le verra au plus tard en consultant les conditions d'utilisation		
	3		cf. 65 al. 4 (simplifié & prescription de mise en place modifiée)	conditions de mise en place modifiées: la plaque complémentaire ne peut plus être ajoutée qu'au signal «Chaussée glissante»		
	4		65 al. 9			
	5		65 al. 12			
	6		cf. 89 al. 7 (prescription de mise en place modifiée)	restriction du champ d'application de la plaque complémentaire: celle-ci ne peut plus être ajoutée de façon générale "aux panneaux d'indication placés selon [l'art. 89] al. 1 lettres a et b [OSR]" mais uniquement "aux signaux indiquant les installations annexes avec poste d'essence" - cette indication n'est utile que là où il y a un poste d'essence, sinon, on ne peut de toute façon pas réagir à l'information!		

Chapitre 6: Signaux lumineux

Systematique (question: quels feux/installations de signaux lumineux/combinaisons de feux doivent être réglementés, en particulier dans l'OSRO-P) le point de départ est l'art. 5 al. 3 LCR resp. l'art. 3 al. 5 OSRO-P, selon lequel ne sont admissibles que les signaux prévus par le droit fédéral. Il convient donc tout d'abord de s'appuyer sur l'OUR-P: on y décrit d'une part la signification des divers feux (parfois fixes, parfois clignotants) et on y règle d'autre part certaines combinaisons de feux et leur signification particulière. Cela signifie qu'en l'absence d'explication de leur signification, tant les combinaisons non prévues à l'OUR-P (par ex. feux jaune-vert sans le feu rouge) que les feux individuels dont la signification n'a pas été décrite (par ex. feu tournant jaune ou bien feu clignotant vert sauf dans le cas prévu pour l'installation lumineuse destinée aux piétons, cf. 159 al. 2 OUR-P) ne sont pas admissibles.

En revanche, la possibilité d'utiliser certains feux isolément (dans des installations dotées d'un seul circuit de déclenchement) n'est pas tranchée, puisque leur signification serait couverte par l'OUR-P. Les possibilités et les limites du recours à de tels feux individuels, ainsi que du recours aux combinaisons effectivement prévues dans l'OUR-P doivent encore être réglementées explicitement (dans la mesure où elles ne découlent pas déjà à titre exceptionnel de l'OUR-P, comme par ex. pour le feu fixe jaune, découlant de la signification décrite uniquement pour deux cas de figure à l'art. 154 al. 3 let. a&b OUR-P).

Modifications à décider séparément/période transitoire: ce chapitre de l'OSRO-P ancre déjà le nouveau système. Les nouvelles installations de signaux lumineux doivent dès le début se conformer aux nouvelles dispositions, les anciennes doivent également le faire au terme d'une certaine période transitoire. Ce n'est que pour les usagers de la route qu'il est encore nécessaire d'avoir des dispositions retraçant la réglementation actuelle (afin que les installations de signaux lumineux non encore renouvelées restent toujours valables et soient comprises). Ces dispositions ne pourront être supprimées que lorsqu'il n'y aura plus d'anciens feux en service. Il ne vient s'y ajouter aucune nouvelle variante d'indication qu'il serait nécessaire d'expliquer déjà aux usagers de la route dans l'OUR-P, de sorte que cela ne pose pas de problème aux usagers de la route de ne pas encore connaître la nouvelle réglementation même si les nouveaux feux doivent déjà s'y conformer.

Art. 154 Genre et signification des signaux lumineux

	1		cf. 68 al. 1bis, phr.1&phr.3 (développé)	développement: intégration du "feu rouge tournant" aux passages à niveau		
	2		68 al. 2, phr.1			
	3 let. a		cf. 68 al. 4 let. a (formellement précisé/développé)	intégration / prise en compte intégrale également d'autres feux que les feux tricolores		
	3 let. b		68 al. 4 let. b			
	4, phr.1		68 al. 6			
	4, phr.2				X	

Art. 155 Plaques complémentaires portant des flèches

			68 al. 9	"que ceux-ci ne valent que dans le sens indiqué" est remplacé par "qu'il n'est permis de prendre que la direction indiquée sur les voies concernées ou sur cette moitié de la chaussée" (obligation plus claire!)		
--	--	--	----------	---	--	--

Art. 156 Disposition des feux

			cf. 70 al. 5 & 6, phr.1 dans les deux cas (formellement précisé/développé)	intégration / prise en compte intégrale aussi d'autres feux que les feux tricolores		
--	--	--	--	---	--	--

Art. 157 Installations lumineuses tricolores

	1		(légèrement inspiré de 71 al. 3)		X	
--	---	--	----------------------------------	--	---	--

	2, phr.1		cf. 68 al. 1 (précisé)	- le rouge signifie l'arrêt et ne peut donc jamais entrer en conflit avec les règles/signaux et marquages de priorité - le jaune n'est justement pas prioritaire (cf. 154 al. 4, phr.2 OUR-P) - ce n'est que pour le vert (et de surcroît uniquement pour le vert dans les feux tricolores! cf. en revanche les feux rouge-vert pour la gestion des rampes d'accès aux autoroutes et aux semi-autoroutes) que la règle est réellement pertinente et a une importance pratique		
	2, phr.2		68 al. 2, phr.2			
cf. également les modifications à décider séparément: NOUVEAU 153 al. 2-5			cf. commentaires généraux relatifs aux signaux lumineux			
	3, phr.1		cf. 68 al. 1bis, phr.2, art. 68 al. 5 et 68 al. 3, phr.1 (développé)	la nouvelle formulation précise que les flèches comportent simultanément une interdiction de circuler dans d'autres directions		
	3, phr.2		68 al. 3 phr.2			
	3, phr.3					
cf. également les modifications à décider séparément: NOUVEAU 157 al. 2-5			(al. 3, phr.3 = nouvelle disposition, les feux clignotants pour piétons n'étaient pas réglementés jusque là, mais étaient utilisés dans la pratique)			
Art. 158 Installations lumineuses bicolores						
	1		cf. 70 al. 4bis (développé)	une plaque complémentaire indique le nombre maximum de véhicules qui ont le droit de passer pendant une phase verte		cette règle reste ici limitée à la circulation des véhicules, pour les piétons cf. NOUVEAU 159 al. 2 OUR-P)
	2		cf. 70 al. 4 (développé/précisé)	"jaune et jaune clignotant" au lieu de seulement "jaune"		cette règle reste ici limitée à la circulation des véhicules, pour les piétons cf. 159 OUR-P, en particulier 159 al. 2 OUR-P a contrario, qui ne permet pas ce genre de feux)
Art. 159 Signaux lumineux destinés à certains usagers						
	1		cf. 68 al. 8 (précisé)	- désormais "exclusivement" (les cycles doivent aussi s'arrêter aux feux généraux) - désormais primauté sur les installations à signaux lumineux générales explicitement consignée		la mention des cyclomoteurs n'est pas nécessaire en raison de l'assimilation générale à l'art. 72 al. 5 OUR-P
cf. également les modifications à décider séparément: (& 59 al. 3 S2 OSRO-P)			cf. commentaires détaillés relatifs aux signaux lumineux			
	2		cf. 68 al. 7 (développé)	la variante vert - directement rouge est supprimée pour des raisons de sécurité, il ne doit pas y avoir de passage direct du vert au rouge: les personnes circulant à pied doivent être averties à l'avance pour ne pas s'engager sur le passage pour piétons juste avant le feu rouge (surtout pour les personnes qui se déplacent lentement)		
	3		cf. 69 al. 2 (simplifié)			
Art. 160 Système de signaux lumineux pour la régulation temporaire de voies de circulation						
			cf. 69 al. 3 (simplifié)			
Chapitre 7: Marques, barrières et dispositifs de balisage						
Dans ce domaine, l'approche systématique de l'OSRO-P et de l'OUR-P ne concorde exceptionnellement pas. Alors que l'OUR-P ne traite des barrières et des dispositifs de balisage que très succinctement et qu'il est donc facile d'intégrer dans le même chapitre le traitement des marques, l'ampleur et l'importance de ces dispositions dans l'OSRO-P sont largement plus grandes: dans ce contexte, l'OSRO-P traite également des chantiers (puisque les barrières y jouent un rôle particulier), de sorte que la création d'un chapitre spécifique pour ces questions s'impose.						
Section 1: Marques						
Au niveau des marques, on a procédé à un nombre relativement important de modifications de contenu et de systématique. Citons en particulier la subdivision plus poussée des actuels articles 73 et 74 OSR, qui traitent de façon relativement peu claire et toutes ensemble les marques des voies de circulation en générale, le marquage des voies pour certains types de véhicules particuliers ainsi que d'autres éléments de marquage (flèches, symboles), tout en laissant certains domaines dépourvus de réglementation complète. Parallèlement, les marquages destinés aux véhicules en stationnement ont été clairement subdivisés entre les cases de stationnement d'une part et les interdictions de parquer/s'arrêter marquées d'autre part (essentiel surtout pour l'art. 79 al. 4 OSR actuel qui n'est pas totalement clair). En outre, certaines réglementations venant de l'actuelle OCR ont été transférées ici (cf. art. 163 al. 2 OUR-P, 171 al. 3 OUR-P)						
Art. 161 Principes						
	1		72 al. 1, phr.1			

	2		cf. 72 al. 2 (simplifié et développé)	intégration des "feux encastrés"		
Art. 162 Marquage des voies de circulation en général						
	1		73 al. 1, phr.1&2 et cf. 73 al. 3 (étendu) (cf. aussi 74 al. 1)			
	2		cf. 73 al. 6, let. a (précisé)	le simple fait d'empiéter est interdit!		
	3		cf. 73 al. 6 let. c (terminologie) (cf. aussi 73 al. 4)	terminologie modifiée, "doubles lignes" transformé en "où une ligne de direction longe une ligne de sécurité"		cela couvre aussi bien le cas où une ligne de sécurité n'est brièvement complétée par une ligne de direction que pour permettre d'obliquer, que le cas où cette ligne suit un tronçon relativement long, afin de permettre le dépassement uniquement pour un sens de circulation (cette distinction est faite - au moins en partie - dans l'OSRO-P, cf. 66 al. 4 & 5 OSRO-P)
	4, phr.1		73 al. 5, phr.1 (terminologie)			<u>Nota bene:</u> étant donné que les "doubles lignes" sont désormais simplement des "lignes de direction longeant les lignes de sécurité", celles-ci sont déjà suffisamment couvertes par la notion de "lignes de sécurité" à l'art. 162 al. 4; également, même sans mention supplémentaire explicite de la double ligne de sécurité, il est sans doute clair que la ligne d'avertissement qui sert à annoncer des lignes de sécurité doit être a fortiori utilisée pour les doubles lignes de sécurité.
	4, phr.2				X	
Art. 163 Voies réservées à des modes de transport particuliers						
	1		cf. 74 al. 4 (précisé)	Les exceptions doivent TOUJOURS être marquées (la signalisation seule ne suffit pas!). Toutes les obligations découlent d'ailleurs directement du marquage, de sorte que les exceptions frappantes doivent également toujours être marquées		
	2, phr.1&2		74 al. 5, phr.1&2			
	2, phr.3	40 al. 3				règle liée au marquage: fait donc partie du titre "Signaux et marques"
	3				X	
	4		74 al. 6 (précisé)	le simple fait d'empiéter est interdit!		
	5		cf. 74 al. 11 (simplifié)			
Art. 164 Flèches						
	1		74 al. 8 (précisé)	"blanches" supprimé - la signification vaut tout autant pour les flèches jaunes!		
	2		74 al. 2, phr.1&2 (précisé & terminologie)	- "blanches" supprimé - la signification, généralisée, vaut tout autant pour les flèches jaunes (al. 3)! - "flèches de présélection" remplacé par "flèches de direction"; cette distinction de sens est inutile: il continue à s'agir de flèches de direction, simplement utilisées dans cette situation particulière		
	3, phr.1		74 al. 2, phr.3 cf. aussi 74 al. 7			
	3, phr.2				X (n'était pas réglementé explicitement jusqu'ici)	
	4		inspiré de 72 al. 3, phr.1 (concrétisé)	désormais cette inscription est explicitement mentionnée		
	5		74 al. 3			
Art. 165 Symboles						

	1		74 al. 10 (précisé)	"symboles" au lieu de "symboles du signal en question" (adaptation à la pratique et à la norme: légalisation de la nécessité, apparue dans la pratique, d'utiliser des symboles, et pas le symbole du signal [cf. en particulier pour le signal Chemin pour piétons]; modification consécutive: nouveau symbole "Cavaliers" nécessaire)		désormais, en matière de symboles, l'OUR-P explique de façon générale leur signification tandis que l'OSRO-P restreint leur champ d'application (cf. NOUVEAU 68 al. 1 OSRO-P)
	2		cf. 74 al. 7 (développé)	les symboles marqués reçoivent un champ d'application plus large (cf. sur la restriction aussi OSRO-P 68), par ex. les emplacements où il est permis de parquer sont désormais explicitement cités!		
Art. 166 Voies de détresse						
					X	
Art. 167 Lignes d'arrêt et lignes d'attente, lignes longitudinales continues						
	1, phr.1		75 al. 1, phr.1			
	1, phr.2		75 al. 2, phr.1			
	2, phr.1		cf. 75 al. 3, phr.1 (simplifié)			
	2, phr.2		75 al. 4, phr.3			
	2, phr.3		75 al. 4, phr.1 & 88 al. 1, phr.2 (précisé/développé)	Remplacement de la ligne d'attente par la ligne de guidage. Jusqu'ici, la réglementation stipulait seulement qu'il était possible d'y renoncer - dans la pratique, il s'agit cependant ici d'un remplacement par la ligne de guidage		
	3		cf. 75 al. 1, phr.2 & al. 3 phr.2 (précisé)	Précision: non seulement le véhicule, mais aussi le chargement n'ont pas le droit de déborder sur la ligne		
	4, phr.1		75 al. 2, phr.2 et al. 4, phr.2			
	4, phr.2				X (Il n'est donc plus nécessaire de placer une ligne de sécurité à cet endroit ou d'utiliser la ligne longitudinale continue comme ligne de sécurité d'une façon "contraire au but")/"contraire au texte de l'ordonnance". Dans ces situations, le but central sera le plus souvent d'empêcher de changer de voie. Ainsi, il est sans doute justifié d'accorder à cette ligne cette nouvelle signification en raison de la nécessité pratique autant que pour des raisons de sécurité routière)	
	5		76 al. 2 let. b, phr.3 (cf. aussi 75 al. 5)	- intégration directe de la règle elle-même au lieu d'un renvoi - "routes principales qui changent de direction dans une intersection" remplacé par "routes prioritaires qui changent de direction dans une intersection"		
	6		cf. 75 al. 6 (développé)	désormais, les lignes d'arrêt et d'attente pour les cycles doivent TOUJOURS être jaunes		
Art. 168 Lignes de bordure et lignes de guidage, surfaces interdites au trafic						
	1		76 al. 1 et 90 al. 1, phr.2			
	2		cf. 76 al. 2 (généralisé, 168, al. 2 s'en inspire)			

	3, phr.1		78			
	3, phr.2				X (désormais, la possibilité que les surfaces soient interrompues est explicitement reprise de la norme VSS dans les ordonnances)	
Art. 169 Cases de stationnement						
	1, phr.1		cf. 79 al. 1 (développé)	il n'est plus obligatoire que les cases de stationnement soient signalées		
	1, phr.2		79 al. 1ter, phr.1			
	1, phr.3				X (le principe de l'art. 79 al. 1ter, phr.1 OSR vaut aussi dans les zones - avec la validité de zone correspondante)	
	2, phr.1		79 al. 1ter, phr.2			
	2, phr.2				X (pictogrammes pour la réservation de cases de stationnement)	
	3		79 al. 1bis	l'indication par un revêtement particulier reste limitée à tous les cas où les emplacements où il est permis de parquer sont simultanément signalés (modification consécutive à la modification ci-dessus à l'art. 79 al. 1 OSR resp. 169 al. 1, phr.1 OUR-P: sans signal, la compréhension en pâtirait)		
	4		79 al. 2			
	5				X	
	6		79 al. 1bis 79 al. 4, phr.2			désormais, contrairement au droit actuel, une distinction claire est faite entre les cases interdites au parage et les cases de stationnement jaunes destinées à un cercle déterminé de personnes (l'actuel art. 79 al. 4 est peu clair à cet égard)
Art. 170 Arrêts des transports en trafic de ligne, marques interdisant le stationnement ou l'arrêt						
	1		cf. 79 al. 3 (développé)	l'interdiction ne s'applique désormais plus que pendant les heures de service des transports publics en trafic de ligne (correspond sans doute à l'objectif véritable de cette disposition)		
	2		79 al. 4, phr.1			
	3		79 al. 6			
Art. 171 Marques destinées aux piétons, piste cyclable coupant une route secondaire						
	1		77 al. 1			
	2		74 al. 9			
	3, phr.1		77 al. 3			
	3, phr.2	41 al. 3				régle liée au marquage - a sa place ici et non dans la partie consacrée aux règles générales de circulation
	4		72a al. 3 & al. 2			
Section 2: Barrières et dispositifs de balisage						
Art. 172 Barrières						
	1	24 al. 3	93 al. 2 et 83 al. 3			1.) Les barrières sont désormais généralisées et traitées en un seul endroit (aujourd'hui réparti entre OCR et OSR, aux passages à niveaux, aux chantiers, etc...): désormais seulement 172 OUR-P & 75 OSRO-P, y compris 24 al. 3 OCR (simplifié) + 93 al. 2 OSR ("qui sont fermées ou qui se ferment") + 83 al. 3 ("ou autres dispositifs semblables") 2.) Cf. aussi intégration à 82 al. 1 OUR-P (validité pour tous les usagers de la route)
	2, phr.1	24 al. 3				
	2, phr.2		83 al. 2			
Art. 173 Dispositifs de balisage						
	1		82 al. 1, phr.1 et 82 al. 2 (concernant l'aspect)			
	2		cf. 82 al. 2 let. b, membre de phrase2 (développé)	désormais définition du champ d'application des flèches de guidage ("des tournants dont la conformation requiert une réduction de la vitesse")		

	3		cf. 82 al. 3 (développé: prescription de mise en place)	l'indication par le biais de balises doit toujours être continue - si on ne veut marquer qu'une courte section isolée, il faut le faire par d'autres moyens que par des balises		
	4		82 al. 4			
Chapitre 8: Signes et instructions de la police et d'autres personnes autorisées						
Systématique: ce chapitre a été repoussé vers la fin en application du principe "du général au particulier": ces règles priment toutes celles qui précèdent! Les art. 66 & 67 OSR ont été intervertis: il faut d'abord régler QUI est habilité à donner des signes, avant de dire ce que ces signes signifient!						
Art. 174 Force obligatoire des signes et des instructions						
	1 introduction		cf. 67 al. 1, introduction (précisé)	le point important est l'identification correspondante des personnes concernées: elles doivent (toutes!) être reconnaissables comme telles, afin que les autres usagers de la route puissent réellement comprendre que les signes sont contraignants; intégration de ce critère dans la phrase d'introduction - en conséquence, cela peut être supprimé dans les énumérations		
	1 let. a		cf. 67 al. 1 let. a (systématique)			"en uniforme" inutile, puisque déjà mentionné dans la phrase d'introduction
	1 let. b		cf. 67 al. 1 let. b (systématique)			"en uniforme" inutile, puisque déjà mentionné dans la phrase d'introduction
	1 let. c		67 al. 1 let. d			
	1 let. d		67 al. 1 let. e			
	1 let. e		67 al. 1 let. f			
	1 let. f		67 al. 1 let. g			
	1 let. g		cf. 67 al. 1 let. c (systématique)			"lorsqu'ils portent les insignes de leur fonction" inutile, puisque déjà mentionné dans la phrase d'introduction
	1 let. h		cf. 67 al. 1 let. h (systématique)			"munis de signes distinctifs" inutile, puisque déjà mentionné dans la phrase d'introduction
	2		67 al. 2			
Art. 175 Genre et signification des signes et des instructions						
	1		cf. 66 al. 1, phr.1 (simplifié)			
	2		66 al. 1, phr.2 let. a-e			
	3		cf. 66 al. 3 (précisé)			
	4 let. a		cf. 66 al. 4, phr.2, membre de phrase1 et al. 5 let. a & b (abandon de différenciations)	abandon de différenciations inutiles: la réglementation porte sur les moyens fondamentalement disponibles (pour autant qu'ils semblent encore justifiés) - mais sur des moyens différents selon les groupes de personnes		
	4 let. b		cf. 66 al. 5 let. a et let. c, phr.1 (abandon de différenciations)			
	5		cf. 66 al. 5 let.c, phr.2 & 80 al. 4 (abandon de différenciations)	les palettes à faces alternantes doivent désormais elles aussi - comme toutes les autres palettes mentionnées à 175 OUR-P - être rétro réfléchissantes!		
Art. 176 Autorisation de régler la circulation						
			67 al. 3			
Titre 4: Courses spéciales						
Chapitre 1: Transports spéciaux et véhicules spéciaux						
Art. 177 Généralités						
	1	cf. 78 al. 1 (simplifié)				
	2	85 al. 1				
	3	84 al.2				
Art. 178 Transports spéciaux						
	1	cf. 80 al. 1 let. b&c (simplifié & développé: étendu)		la condition que l'autorisation permette d'éviter un second transport est étendue au transport d'accessoires de grues		
	2				X (vu son importance essentielle, la notion d'indivisibilité est définie)	
	3				X (facilitation des contrôles de police)	
Art. 179 Véhicules spéciaux						
	1	cf. 80 al. 1 let. a (simplifié)				

	2	82 al. 2, phr.1& phr.2 membre de phrase1				
Art. 180 Autorisations						
	1	79 al. 1				
	2	79 al. 4&5				
	3 let. a	cf. 79 al. 2 let.a (précisé)		précision: le chargement doit être également pris en compte		En outre désormais (cf. phrase d'introduction de l'al. 3): en vertu de l'art. 180, al. 1, OUR-P, les autorités peuvent délivrer des autorisations pour toute la Suisse, que ce soit pour des courses d'import, d'export, de transit ou des trajets nationaux
	3 let. b	79 al. 2 let.a, al. 3				
	3 let. c				X (autre cas où la facilitation de la délivrance d'une autorisation paraît défendable)	
	3 let. d	cf. 79 al. 2 let.b (précisé)		au lieu d'utiliser la notion de "routes de grand transit", celles-ci sont énumérées		
	4		cf. 110 al. 4 (développé)	la compétence de l'OFROU sur les routes nationales est complétée		Systématique: n'est pas à proprement parler une disposition de procédure, mais relève des véhicules spéciaux et des transports spéciaux
Chapitre 2: Interdiction de circuler le dimanche et de nuit						
Art. 181 Principe						
	1	91 al. 1				
	2	91 al. 2				
	3 let. a	91 al. 3 let. a				
	3 let. b	91 al. 3 let. b				
	3 let. c	91 al. 3 let. c				
	3 let. d	91 al. 3 let. d				
Art. 182 Exceptions						
	1 let. a	91a al. 1 let. a				
	1 let. b	91a al. 1 let. b				
	1 let. c	91a al. 1 let. c				
	1 let. d	91a al. 1 let. d				
	1 let. e	91a al. 1 let. e				
	1 let. f	91a al. 2				
	1 let. g	91a al. 1 let. f				
	1 let. h	91a al. 1 let. g				
	1 let. i	91a al. 1 let. h				
	1 let. j	91a al. 1 let. i				
	1 let. k	91a al. 1 let. j				
	2	91a al. 3, phr.1				
	3	91a al. 3, phr.2				
	4	91a al. 4				
Art. 183 Autorisations						
	1	92 al. 1				
	2 introd.	cf. 92 introduction (précisé)		Précision: les exigences de l'al. 1 ne sont pas satisfaites dès que l'on est en présence de (seulement) un cas couvert par l'al. 2		
	2 let. a	92 al. 2 let. a				
	2 let. b	92 al. 2 let. b				
	2 let. c	92 al. 2 let. c				
	2 let. d	92 al. 2 let. d				
	2 let. e	92 al. 2 let. e				
	3	92 al. 4				
	4	92 al. 3				
	5	92 al. 5				
Chapitre 3: Courses particulières soumises à autorisation						
Art. 184 Trafic de ligne						
	1	76 al. 1				
	2	76 al. 2 let. a				
	3	76 al. 3				
	4	76 al. 4, membre de phrase 1				
	5	76 al. 4, membre de phrase 2 (y compris let. a à d)				
Art. 185 Trains et conteneurs de transport montés sur roues						
	1	cf. 77 al. 3 (simplifié)				
	2	cf. 77 al. 4 (abandon de différenciation inutile) & cf. 82 al. 2, phr.2, membre de phrase 2 (abandon de différenciation inutile)				
Chapitre 4: Manifestations sportives et courses d'essai						
Art. 186 Manifestations interdites; exceptions						
	1	94 al. 1				
	2	94 al. 3				
Art. 187 Autorisations						
	1	95 al. 1				
	2	95 al. 2				
	3	95 al. 3				
	4	95 al. 4				
	5	35 al. 4				

Titre 5: Dispositions pénales et finales						
Art. 188 Dispositions pénales						
	let. a	96				
	let. b		114 al. 1 let. c			
	let. c		cf. 114 al. 1 let. b (développé: étendu)	"autorisation" remplacé par "légitimité": entraîne une extension de la disposition pénale, qui couvre désormais toutes les personnes qui règlent la circulation sans y être légitimées par les articles 174-176 OUR-P		
Art. 189 Instructions: exceptions						
	1	cf. 97 al. 1, phr.1 (développé)		La compétence pour de telles instructions a été transférée du DETEC à l'OFROU		
	2	97 al. 1, phr.2				
Art. 190 Dispositions transitoires						
	1				X	
	2		cf. art. 93, al. 6 qui sera supprimé à la fin 2014 (en accord avec la réglementation ferroviaire)		X	
Art. 191 Entrée en vigueur						
					X	