



# Recueil officiel des lois fédérales

---

N° 18 10 mai 1994

- 1096 Introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée, soit aux prestations, soit à la consommation. AF
- 1097 Prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales. AF
- 1099 Prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds. AF
- 1101 Initiative populaire fédérale «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit». AF
- 1103 Ordonnance sur la signalisation routière
- 1115 Importation et prise en charge de tomates et concombres. O du DFEP
- 1117 Ordonnance du DFEP sur la volaille
- 1118 Règlement pacifique des conflits internationaux. Convention
- 1119 Extradition entre la Suisse et la Grande-Bretagne. Traité et Convention additionnelle
- 1120 Trafic aérien de lignes. Accord avec le Gouvernement de la République d'Indonésie
- 1124 Services aériens. Accord avec la République des Philippines
- 1126 Accord international de 1987 sur le caoutchouc naturel

# **Arrêté fédéral concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée, soit aux prestations, soit à la consommation**

du 18 juin 1993<sup>1)</sup>

---

La constitution est modifiée comme il suit:

## *Art. 36<sup>quater</sup>*

<sup>1</sup> La Confédération peut percevoir sur le trafic des poids lourds une redevance liée, soit aux prestations, soit à la consommation. La redevance ne peut être perçue que dans la mesure où les coûts occasionnés à la collectivité par ce trafic ne sont pas déjà couverts par d'autres prestations ou redevances.

<sup>2</sup> Le produit net de la redevance ne doit pas dépasser les coûts non couverts. Il sera affecté à la couverture des coûts dus au trafic routier.

<sup>3</sup> Les cantons ont droit à une partie du produit net de la redevance. Lors de la fixation de leur quote-part, il sera tenu compte des répercussions particulières de la redevance sur les régions de montagne et sur les régions périphériques.

## *Résultat de la votation populaire et entrée en vigueur*

<sup>1</sup> La présente modification de la constitution a été acceptée par le peuple et les cantons le 20 février 1994.<sup>2)</sup>

<sup>2</sup> Conformément à l'article 15, 3<sup>e</sup> alinéa, de la loi fédérale du 17 décembre 1976<sup>3)</sup> sur les droits politiques, elle est entrée en vigueur le 20 février 1994.

21 avril 1994

Chancellerie fédérale

N36700

<sup>1)</sup> FF 1993 II 867

<sup>2)</sup> FF 1994 II 690

<sup>3)</sup> RS 161.1

# Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales

du 18 juin 1993<sup>1)</sup>

---

La constitution est modifiée comme il suit:

## *Art. 36<sup>quinquies</sup>*

<sup>1</sup> La Confédération perçoit pour l'utilisation des routes nationales de première et de deuxième classe une redevance annuelle de 40 francs sur les véhicules automobiles et les remorques immatriculés en Suisse ou à l'étranger dont le poids total ne dépasse pas 3,5 tonnes. Le taux de redevance peut être adapté, dans la mesure où les coûts du trafic routier le justifient, au moyen d'un arrêté fédéral de portée générale sujet au référendum facultatif.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral règle l'exécution par voie d'ordonnance. Il peut exempter certains véhicules de la redevance et établir, notamment pour les déplacements dans les zones frontalières, une réglementation particulière. Celle-ci ne devra pas privilégier les véhicules immatriculés à l'étranger au détriment des véhicules suisses. Le Conseil fédéral peut prévoir des amendes en cas d'infraction. Les cantons perçoivent la redevance pour les véhicules immatriculés en Suisse et contrôlent le respect des prescriptions par tous les véhicules.

<sup>3</sup> Le produit net de la redevance est utilisé comme le produit de la surtaxe en vertu de l'article 36<sup>ter</sup>.

<sup>4</sup> La perception de cette redevance peut être restreinte ou supprimée par une loi. Cette loi pourra aussi étendre la perception de la redevance à d'autres catégories de véhicules qui ne sont pas soumises à la redevance sur le trafic des poids lourds.

<sup>5</sup> Le présent article entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1995.

## **Disposition transitoire**

### *Art. 18, 3<sup>e</sup> al.*

<sup>3</sup> Le présent article a effet jusqu'au 31 décembre 1994.

<sup>1)</sup> FF 1993 II 865

*Résultat de la votation populaire et entrée en vigueur*

<sup>1</sup> La présente modification de la constitution a été acceptée par le peuple et les cantons le 20 février 1994.<sup>1)</sup>

<sup>2</sup> Conformément à son 5<sup>e</sup> alinéa, l'article 36<sup>quinquies</sup> cst. entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1995.

21 avril 1994

Chancellerie fédérale

N36701

<sup>1)</sup> FF 1994 II 690

# Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds

du 18 juin 1993<sup>1)</sup>

---

Les dispositions transitoires de la constitution sont modifiées comme il suit:

*Art. 17, 5<sup>e</sup> al.*

<sup>5</sup> Le présent article a effet jusqu'au 31 décembre 1994.

*Art. 21<sup>2)</sup>*

<sup>1</sup> La Confédération perçoit pour l'utilisation des routes qui sont ouvertes au trafic général, une redevance annuelle sur les véhicules automobiles et les remorques immatriculés en Suisse ou à l'étranger d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes.

<sup>2</sup> Cette redevance s'élève à:

	Francs
a. pour les camions et les véhicules articulés	
– de plus de 3,5 tonnes à 12 tonnes	650
– de plus de 12 tonnes à 16 tonnes	2000
– de plus de 16 tonnes à 22 tonnes	3000
– de plus de 22 tonnes	4000
b. pour les remorques	
– de plus de 3,5 tonnes à 8 tonnes	650
– de plus de 8 tonnes à 10 tonnes	1500
– de plus de 10 tonnes	2000
c. pour les autocars	650

<sup>3</sup> Les taux de redevance peuvent être adaptés, dans la mesure où les coûts du trafic routier le justifient, au moyen d'un arrêté fédéral de portée générale sujet au référendum facultatif.

<sup>4</sup> En outre, le Conseil fédéral peut, par voie d'ordonnance, adapter les taux de redevance applicables au-dessus de 12 tonnes, mentionnés au 2<sup>e</sup> alinéa, en fonction d'éventuelles modifications des catégories de poids définies dans la loi sur la circulation routière.

<sup>1)</sup> FF 1993 II 863

<sup>2)</sup> L'arrêté fédéral du 18 juin 1993 prévoyait d'introduire la disposition comme article 20 des dispositions transitoires de la constitution. Comme depuis lors, le peuple et les cantons, à l'occasion de la votation populaire du 26 septembre 1993, ont déjà complété les dispositions transitoires par un article 20 relatif à la mise en vigueur de l'article 116<sup>bis</sup> cst. (RO 1993 3041), qui n'a pas été abrogé par l'arrêté fédéral, la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds sera insérée comme article 21 dans les dispositions transitoires de la constitution.

<sup>5</sup> Pour les véhicules qui ne sont mis en circulation qu'une partie de l'année, le Conseil fédéral fixe des taux de redevance en fonction de cette durée; il prend en considération le coût de la perception.

<sup>6</sup> Le Conseil fédéral règle l'exécution par voie d'ordonnance. Il peut établir pour des catégories de véhicules spéciaux les montants au sens du 2<sup>e</sup> alinéa, exempter de la redevance certains véhicules et établir, notamment pour les déplacements dans les zones frontalières, une réglementation particulière. Celle-ci ne devra pas privilégier les véhicules immatriculés à l'étranger au détriment des véhicules suisses. Le Conseil fédéral peut prévoir des amendes en cas d'infraction. Les cantons perçoivent la redevance pour les véhicules immatriculés en Suisse.

<sup>7</sup> Le produit net de la redevance est utilisé comme le produit de la surtaxe en vertu de l'article 36<sup>ter</sup>.

<sup>8</sup> La perception de cette redevance peut être restreinte ou supprimée par une loi.

<sup>9</sup> Le présent article entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1995; il a effet jusqu'au 31 décembre 2004 au plus tard.

*Résultat de la votation populaire et entrée en vigueur*

<sup>1</sup> La présente modification de la constitution a été acceptée par le peuple et les cantons le 20 février 1994.<sup>1)</sup>

<sup>2</sup> Conformément à son 9<sup>e</sup> alinéa, l'article 21 des dispositions transitoires de la constitution entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1995.

21 avril 1994

Chancellerie fédérale

N36703

<sup>1)</sup> FF 1994 II 690

# Initiative populaire fédérale «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit»

(Modification de la constitution fédérale)

Arrêté fédéral du 18 juin 1993<sup>1)</sup>, article premier, 2<sup>e</sup> alinéa

---

La constitution fédérale est complétée comme il suit:

## Art. 36<sup>sexies</sup> 2)

<sup>1</sup> La Confédération protège la zone alpine contre les effets négatifs du trafic de transit. Elle limite les nuisances causées par le trafic de transit de telle sorte que les êtres humains, les animaux et les plantes ainsi que leurs espaces vitaux n'en subissent pas de dommages.

<sup>2</sup> Les marchandises transitant d'une frontière à l'autre à travers les Alpes sont transportées par le rail. Le Conseil fédéral fixe les mesures à prendre par voie d'ordonnance. Des dérogations à cette règle ne sont accordées que si elles sont indispensables; les conditions en sont spécifiées dans la loi.

<sup>3</sup> La capacité des routes de transit dans les régions alpines ne doit pas être augmentée. Les routes de contournement destinées à désengorger les localités ne tombent pas sous le coup de cette disposition.

## Dispositions transitoires, art. 22<sup>3)</sup>

Le trafic des marchandises qui transitent par notre pays doit avoir été transféré de la route au rail dans un délai de dix ans à compter de la date à laquelle l'article 36<sup>sexies</sup> 2), 2<sup>e</sup> alinéa, a été accepté.

<sup>1)</sup> FF 1993 II 861

<sup>2)</sup> L'initiative populaire demandait que la constitution soit complétée par un article 36<sup>quater</sup>. Etant donné cependant que le peuple et les cantons ont déjà complété la constitution, lors de la même votation du 20 février 1994, par un article 36<sup>quater</sup> relatif à l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RO 1994 1096) ainsi que par un article 36<sup>quinquies</sup> concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales (RO 1994 1097), qui n'ont pas été abrogés par l'initiative populaire, la disposition sur la protection des régions alpines contre le trafic de transit sera insérée comme article 36<sup>sexies</sup> dans la constitution.

<sup>3)</sup> L'initiative populaire demandait d'introduire un article 20 dans les dispositions transitoires de la constitution. Comme depuis lors, le peuple et les cantons, à l'occasion de la votation populaire du 26 septembre 1993, ont déjà complété les dispositions transitoires par un article 20 relatif à la mise en vigueur de l'article 116<sup>bis</sup> cst. (RO 1993 3041), qui n'a pas été abrogé par l'initiative populaire, le nouvel article constitutionnel sera inséré comme article 22 dans les dispositions transitoires de la constitution.

*Résultat de la votation populaire et entrée en vigueur*

<sup>1</sup> La présente modification de la constitution a été acceptée par le peuple et les cantons le 20 février 1994.<sup>1)</sup>

<sup>2</sup> Conformément à l'article 15, 3<sup>e</sup> alinéa, de la loi fédérale du 17 décembre 1976<sup>2)</sup> sur les droits politiques, elle est entrée en vigueur le 20 février 1994.

21 avril 1994

Chancellerie fédérale

N36702

<sup>1)</sup> FF 1994 II 690

<sup>2)</sup> RS 161.1

# Ordonnance sur la signalisation routière

Modification du 7 mars 1994

---

*Le Conseil fédéral suisse*

*arrête:*

I

L'ordonnance du 5 septembre 1979<sup>1)</sup> sur la signalisation routière (OSR) est modifiée comme il suit:

*Art. 2a, al. 1<sup>bis</sup>, 2 et 3*

<sup>1bis</sup> Le signal «Zone piétonne» (2.59.3) indique le début d'une ou de plusieurs routes réservées aux piétons et situées dans un certain périmètre (p. ex. des parties d'une vieille ville, des rues marchandes, des lotissements). Lorsqu'une plaque complémentaire (p. ex. «Véhicules pour handicapés autorisés») autorise exceptionnellement un trafic restreint de véhicules, ceux-ci peuvent circuler tout au plus à l'allure du pas; les conducteurs sont tenus d'accorder la priorité aux piétons. Le signal «Fin de la zone piétonne» (2.59.4) indique que les règles générales de circulation sont de nouveau valables.

<sup>2</sup> La signalisation par zones, au sens des alinéas 1 et 1<sup>bis</sup>, n'est admise que pour réglementer le trafic à l'intérieur des localités, sur des routes de caractère homogène situées dans un périmètre bien délimité; sont exceptées les routes principales (signal 3.03), les semi-autoroutes (signal 4.03) et les autoroutes (signal 4.01) dûment signalées.

<sup>3</sup> *Abrogé*

*Art. 36, 4<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> al., deuxième et troisième phrases*

<sup>4</sup> Les signaux seront placés à droite de la chaussée, peu avant les intersections. Sur les routes marquées de plusieurs voies de même sens, les signaux seront généralement répétés à gauche.

<sup>8</sup> . . . Les signaux munis d'une «Plaque de distance» (5.01) seront placés sur le bord droit de la chaussée, hors des localités à une distance entre 150 et 250 m de l'intersection et, dans les localités, à 50 m environ. Sur les routes marquées de plusieurs voies de même sens, les signaux seront généralement répétés sur le bord gauche de la chaussée.

<sup>1)</sup> RS 741.21

*Art. 37, 2<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> Le signal «Route principale» sera placé au commencement d'une route de cette catégorie et répété, à l'intérieur des localités immédiatement avant l'intersection, à l'extérieur des localités immédiatement après. Il n'est pas nécessaire de placer ce signal près des intersections sans importance.

*Art. 38, 2<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> Le signal «Fin de la route principale» sera placé sur le bord droit de la chaussée, sur les routes marquées de plusieurs voies de même sens généralement sur le bord droit et le bord gauche de la chaussée, peu avant l'intersection. Muni de la «Plaque de distance» (5.01), il sera placé en outre comme signal avancé, entre 150 et 250 m de l'intersection hors des localités et à 50 m environ dans les localités.

*Art. 47, 1<sup>er</sup> al.*

<sup>1</sup> Le signal «Emplacement d'un passage pour piétons» (4.11) met en évidence la présence d'un passage pour piétons (art. 77). Il sera toujours placé devant les passages situés hors des localités et, dans les localités, devant ceux auxquels on ne s'attend pas ou qui sont difficilement visibles. Un seul signal visible pour les deux sens de circulation suffit s'il est placé sur le refuge, sur les routes qui en sont munies, ou au bord de la chaussée, sur les routes secondaires étroites. L'article 11 s'applique à la présignalisation au moyen du signal «Passage pour piétons» (1.22).

*Art. 48, 9<sup>e</sup> al., deuxième phrase, et 12<sup>e</sup> al.*

<sup>9</sup> ... Les symboles des signaux «Parcage avec disque de stationnement» (4.18), «Parcage contre paiement» (4.20), «Distance et direction d'un parking» (4.22), «Parking avec accès aux transports publics» (4.25) ainsi que de l'indicateur de direction «Parking avec accès aux transports publics» (4.46.1) peuvent être complétées par la figure d'un toit stylisé, conforme au signal «Parking couvert», lorsque l'emplacement de parcage est couvert.

<sup>12</sup> Le signal «Parking avec accès aux transports publics» (4.25) indique les emplacements de parcage qui sont destinés, en particulier, aux conducteurs qui désirent emprunter un moyen de transport public. Le genre de transport public peut être signalé en toutes lettres ou sous forme de symboles.

*Art. 49, 4<sup>e</sup> al.*

<sup>4</sup> Les indicateurs de direction, les indicateurs de direction avancés et les panneaux de présélection des autoroutes et semi-autoroutes ne peuvent mentionner que les localités désignées par le DFJP.

*Art. 51, 6<sup>e</sup> al.*

*Abrogé*

*Art. 52, 4<sup>e</sup> al., deuxième phrase, et 8<sup>e</sup> al.*

<sup>4</sup> . . . Avant les carrefours à sens giratoire, on pourra utiliser le signal «Indicateur de direction avancé pour carrefour à sens giratoire» (4.54).

<sup>8</sup> *Abrogé*

*Art. 54, al. 2<sup>bis</sup>*

<sup>2bis</sup> L'indicateur de direction «Parking avec accès aux transports publics» (4.46.1) indique la direction d'un tel emplacement de parage. Le genre de transport public peut être signalé en toutes lettres ou sous forme de symboles.

*Art. 56 Numérotage des routes*

<sup>1</sup> Les «Plaques numérotées pour routes européennes» (4.56) portent la lettre «E» de couleur blanche et un nombre de même couleur sur fond vert; elles désignent des tronçons du réseau des routes européennes de grand transit. Les numéros se fondent sur l'ordonnance du 18 décembre 1991<sup>1)</sup> concernant les routes de grand transit; leur aspect et leur mise en place doivent être conformes aux instructions du DFJP.

<sup>2</sup> Les «Plaques numérotées pour autoroutes et semi-autoroutes» (4.58) portent un nombre blanc sur fond rouge; elles désignent le réseau des autoroutes et des semi-autoroutes. Le DFJP fixe, en accord avec le DFTCE, le réseau de base et édicte des instructions concernant l'aspect et la mise en place des plaques numérotées.

<sup>3</sup> Les «Plaques numérotées pour routes principales» (4.57) portent un nombre blanc sur fond bleu; elles désignent les routes principales les plus importantes. Les numéros se fondent sur l'ordonnance du 18 décembre 1991 concernant les routes de grand transit; leur aspect et leur mise en place doivent être conformes aux instructions du DFJP.

*Art. 68, 8<sup>e</sup> al., deuxième phrase*

<sup>8</sup> . . . La signification des feux est régie par les 1<sup>er</sup> à 4<sup>e</sup> alinéas.

*Art. 70, 7<sup>e</sup> al.*

<sup>7</sup> Les feux destinés aux piétons portent la silhouette d'un piéton (art. 68, 7<sup>e</sup> al.); ils peuvent être de forme rectangulaire. Les feux destinés aux cyclistes et cyclomototistes portent la silhouette d'un cycle (art. 68, 8<sup>e</sup> al.), s'ils sont visibles également par d'autres conducteurs de véhicules; combinés à des feux destinés aux piétons, ils peuvent être de forme rectangulaire.

<sup>1)</sup> RS 741.272

*Art. 72, 2<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> Lorsque des marques sur la chaussée doivent être provisoirement déplacées (p. ex. en cas de travaux de construction, de déviation), des disques bombés jaune-orange, munis de réflecteurs jaune-orange, des marques jaune-orange ou des éléments allongés de balisage jaune-orange seront utilisés pour indiquer que les marques blanches existantes ne sont plus valables. Pour mieux indiquer le tracé à suivre, il est possible de compléter les éléments allongés de balisage et les marques par des catadioptrés.

*Art. 74, 11<sup>e</sup> al.*

<sup>11</sup> Les sas pour cyclistes (6.26) sont des bandes cyclables élargies qui, dans des cas particuliers, peuvent être marquées avant des signaux lumineux. Dans le secteur élargi, marqué du symbole d'un cycle, les cyclistes sont autorisés, en dérogation aux articles 42, 3<sup>e</sup> alinéa, et 43, 1<sup>er</sup> alinéa, OCR, à se placer les uns à côté des autres lorsque le feu est rouge et pour traverser l'intersection dès que le feu passe au vert. Lorsqu'il est rouge, les autres conducteurs doivent s'arrêter avant la première ligne d'arrêt. Le DFJP précise les détails dans des instructions.

*Art. 75, 4<sup>e</sup> al.*

<sup>4</sup> La ligne d'attente complétera toujours le signal «Cédez le passage», sauf sur les routes dépourvues de revêtement résistant, sur les voies d'accès aux autoroutes et semi-autoroutes (art. 88, 1<sup>er</sup> al.) ou sur des aménagements similaires. On tracera en outre une ligne longitudinale continue (6.12) aux endroits où la largeur de la route le permet. Sur les routes principales et sur les routes secondaires importantes, la ligne d'attente peut être annoncée par un triangle blanc peint sur la chaussée, la pointe dirigée vers le conducteur (6.14).

*Art. 79, 1<sup>er</sup> al., première phrase*

<sup>1</sup> Les cases de stationnement seront délimitées par des lignes blanches, dans des cas particuliers par des lignes continues bleues, rouges ou jaunes; là où le système de stationnement ne risque pas d'être source d'ambiguïté, elles peuvent aussi être indiquées par un marquage partiel ou par un revêtement spécial qui se distingue nettement du reste de la chaussée. . . .

*Art. 87, 1<sup>er</sup> al., let. d*

<sup>1</sup> Il faut placer aux abords des ramifications d'autoroutes et de semi-autoroutes:

d. Un panneau «Panneau de présélection au-dessus d'une voie de circulation sur autoroute ou semi-autoroute» (4.69) à l'endroit où le nombre des voies augmente; si la distance jusqu'au sommet de l'angle formé par la ramification est supérieure à 200 m, le panneau sera répété au sommet de cet angle, si la distance est inférieure à 200 m, il sera remplacé, au sommet de cet angle, par un «Panneau de bifurcation» (4.64); sur les tronçons munis d'un système

de signaux lumineux destiné à fermer temporairement des voies de circulation (2.65), on renoncera, sur le signal 4.69, à la flèche dirigée vers le bas;

*Art. 101, 9<sup>e</sup> al.*

<sup>9</sup> Les indicateurs de direction blancs et orange montrent la direction à suivre pour atteindre des centres de formation, des postes sanitaires de secours ainsi que des abris publics relativement grands de la protection civile, difficiles à repérer sans indicateur de direction. Les indicateurs de direction ont un fond blanc; la bordure est orange et l'inscription noire; le signe distinctif international de la protection civile peut figurer dans un champ complémentaire situé à leur base. Les dispositions relatives à la protection des signaux (art. 98 LCR) sont applicables.

*Art. 102, 2<sup>e</sup> al., deuxième et troisième phrases*

<sup>2</sup> . . . Le petit format peut être utilisé sur les chemins ruraux, les sorties, etc. ainsi qu'à l'intérieur des localités et lorsqu'il s'agit de répéter un même signal (art. 64, 3<sup>e</sup> al.). Sur les routes étroites à l'intérieur des localités, on peut placer le signal «Fin de la route principale» (3.04) de petit format.

*Art. 103, 1<sup>er</sup> al., troisième phrase, et 4<sup>e</sup> al., deuxième phrase*

<sup>1</sup> . . . Les signaux indiquant la fin d'une prescription sur des routes secondaires peuvent être placés uniquement à gauche, au revers du signal opposé.

<sup>4</sup> . . . La distance entre le bord de la chaussée et le côté du signal le plus rapproché sera de 30 cm à 2 m dans les localités et de 50 cm à 2 m hors des localités, dans des cas spéciaux au maximum de 3 m 50; sur les autoroutes et semi-autoroutes, elle ne sera pas inférieure au dégagement latéral prévu par les plans de construction.

*Les annexes 1 et 2 sont modifiées conformément au texte ci-joint.*

## II

L'ordonnance du 13 novembre 1962<sup>1)</sup> sur les règles de la circulation routière (OCR) est modifiée comme il suit:

*Art. 18, 2<sup>e</sup> al., let. e, et 3<sup>e</sup> al., deuxième phrase*

<sup>2</sup> L'arrêt volontaire est interdit:

- e. Sur les passages pour piétons et, dans leur prolongement, sur la surface contiguë ainsi que, lorsque aucune ligne interdisant l'arrêt n'est marquée, à moins de 5 m avant le passage, sur la chaussée et sur le trottoir contigu;

<sup>1)</sup> RS 741.11

<sup>3</sup> . . . Aux arrêts des transports publics, il est interdit de s'arrêter sur le trottoir contigu.

*Art. 41a*

Quartiers d'habitation et aires de circulation qui leur sont assimilées

Sur les routes secondaires situées dans les quartiers d'habitation et sur les routes secondaires sur lesquelles la circulation des véhicules n'est autorisée que dans une mesure limitée, les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante.

III

L'ordonnance du 22 mars 1972<sup>1)</sup> sur les amendes d'ordre infligées aux usagers de la route (OAO) est modifiée comme il suit:

*Annexe 1*

*Chiffre 117*

	Fr.
117.1. S'arrêter sur un passage pour piétons ou, dans son prolongement, sur la surface contiguë, ainsi qu'à moins de 5 m avant ou s'arrêter sur la ligne interdisant l'arrêt (art. 18, 2 <sup>e</sup> al., let. e, OCR; art. 77, 2 <sup>e</sup> al., OSR)	40.—
2. S'arrêter sur le trottoir avant un passage pour piétons, à côté de la ligne interdisant l'arrêt ou, si une telle ligne n'est pas marquée, à moins de 5 m avant le passage (art. 77, 2 <sup>e</sup> al., OSR; art. 18, 2 <sup>e</sup> al., let. e, OCR)	40.—
3. S'arrêter sur le trottoir contigu à un arrêt des transports publics (art. 18, 3 <sup>e</sup> al., OCR)	40.—
4. Stationner sur un passage pour piétons ou, dans son prolongement, sur la surface contiguë, ainsi qu'à moins de 5 m avant ou stationner sur la ligne interdisant l'arrêt (art. 18, 2 <sup>e</sup> al., let. e et 19, 2 <sup>e</sup> al., let. a, OCR; art. 77, 2 <sup>e</sup> al., OSR)	60.—
5. Stationner sur le trottoir avant un passage pour piétons, à côté de la ligne interdisant l'arrêt ou, si une telle ligne n'est pas marquée, à moins de 5 m avant le passage (art. 18, 2 <sup>e</sup> al., let. e et 19, 2 <sup>e</sup> al., let. a, OCR; art. 77, 2 <sup>e</sup> al., OSR)	60.—
6. Stationner sur le trottoir contigu à un arrêt des transports publics (art. 18, 3 al. et 19, 2 <sup>e</sup> al., let. a, OCR)	60.—

<sup>1)</sup> RS 741.031

IV

*Dispositions transitoires de l'ordonnance sur la signalisation routière*

<sup>1</sup> Les signaux et marques qui ne correspondent pas à la présente modification doivent être remplacés le plus tôt possible, sous réserve du 2<sup>e</sup> alinéa, mais au plus tard jusqu'au 31 décembre 1998.

<sup>2</sup> Les «Plaques numérotées pour routes européennes» (4.56) ainsi que les «Plaques numérotées pour autoroutes et semi-autoroutes» (4.58) doivent être mises en place au plus tard jusqu'au 31 décembre 1996.

V

*Entrée en vigueur*

La présente modification entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1994.

7 mars 1994

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Stich

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

N36685

## Modification des chiffres II/7, IV/let. A, 2, let. B, 3, 6, ainsi que VII

	Grand format	Format intermédiaire	Format normal	Petit format
<b>II. Signaux de prescription</b>				
7. Signaux «Début de la zone» (2.59.1), «Fin de la zone» (2.59.2), «Zone piétonne» (2.59.3) et «Fin de la zone piétonne» (2.59.4)				
– Largeur			50 cm <sup>1)</sup>	
– Hauteur			70 cm <sup>1)</sup>	
<b>IV. Signaux d'indication</b>				
<i>A. Signaux impliquant des règles de comportement et signaux d'information</i>				
2. Signaux rectangulaires (4.01 à 4.04 <sup>2)</sup> , 4.07, 4.08.1, 4.10 à 4.13, 4.15, 4.16, 4.18 à 4.20, 4.22, 4.23, 4.25, 4.79 à 4.90 <sup>3)</sup>				
– Largeur	90 cm	70 cm	50 cm	35 cm
– Hauteur	125 cm	100 cm	70 cm	50 cm
– Largeur de la bordure blanche	2 cm	1,5 cm	1 cm	0,7 cm
– Longueur du côté du champ médian carré (signaux 4.07, 4.10, 4.79 à 4.90)	62 cm	50 cm	35 cm	25 cm
<i>B. Indication de la direction sur les routes principales et les routes secondaires</i>				

<sup>1)</sup> Dans des cas spéciaux, on pourra placer le signal de format 70/100 cm.

<sup>2)</sup> Si les signaux «Fin de l'autoroute» (4.02) ou «Fin de la semi-autoroute» (4.04) sont placés au bord de l'autoroute ou de la semi-autoroute elle-même, la largeur du panneau peut mesurer 120 cm, la hauteur 170 cm.

<sup>3)</sup> Le signal 4.90 sera de grand format sur les autoroutes et semi-autoroutes, de format intermédiaire sur les routes principales.

	Grand format	Format intermédiaire	Format normal	Petit format
3. Indicateur de direction avancé (4.36 à 4.40, 4.53, 4.54)	—	—	Le côté le plus long ne doit pas dépasser 160 cm pour le format normal et 120 cm pour le petit format; le côté le plus court correspond en général aux $\frac{3}{4}$ du côté le plus long. La hauteur des caractères sera de 21 cm pour le format normal et de 14 cm pour le petit format.	
6. Plaques numérotées				
a. Plaques numérotées pour routes principales (4.57) <sup>1)</sup>				
– Hauteur	29 cm	29 cm	21 cm, sur les signaux placés au-dessus de la chaussée 29 cm	
– Hauteur des caractères	21 cm	21 cm	14 cm, sur les signaux placés au-dessus de la chaussée 21 cm	
– Largeur			17 cm, sur les signaux placés au-dessus de la chaussée 23 cm	
– à un chiffre et le numéro 11			25 cm, sur les signaux placés au-dessus de la chaussée 35 cm	
– à deux chiffres				

<sup>1)</sup> Sur les indicateurs de direction et les indicateurs de direction avancés, on n'utilisera pas pour le numérotage des routes des caractères plus grands que ceux en usage sur les autres indicateurs; le cas échéant, l'encadrement du numéro sera réduit en conséquence.

---

	Grand format	Format intermédiaire	Format normal	Petit format
b. <b>Place numérotée pour routes européennes (4.56)</b> <b>Plaque numérotée pour autoroutes et semi-autoroutes (4.58)</b>	Les instructions du DFJP s'appliquent en ce qui concerne l'aspect et les dimensions			
<b>VII. Marques (6.01–6.26)</b>	Les instructions du DFJP s'appliquent en ce qui concerne l'aspect et les dimensions			

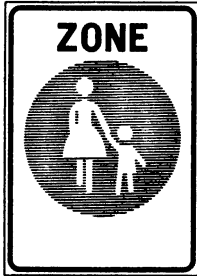
---

N36685

*Annexe 2*

**2. Signaux de prescription (art. 2a, 16 à 34 et 69)**

**b. Prescriptions de circulation, restrictions du stationnement (art. 2a et 22 à 32)**



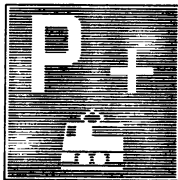
**2.59.3** Zone piétonne  
(art. 2a)



**2.59.4** Fin de la zone piétonne  
(art. 2a)

**4. Signaux d'indication (art. 44 à 62 et 84 à 91)**

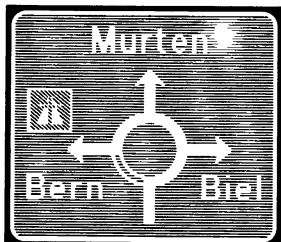
**a. Signaux impliquant des règles de comportement (art. 44 à 48 et 54)**



**4.25** Parking avec accès aux transports publics (exemple)  
(art. 48)

 bleu

**b. Indication de la direction sur les routes principales et les routes secondaires (art. 49 à 56)**



**4.54** Indicateur de direction avancé pour carrefour à sens giratoire (exemple) (art. 52)

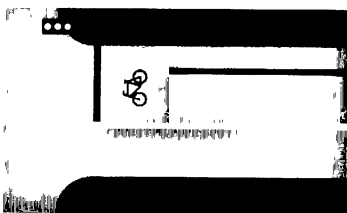


**4.46.1** Indicateur de direction «Parking avec accès aux transports publics» (exemple) (art. 54)



**4.58** Plaque numérotée pour autoroutes et semi-autoroutes (art. 56)

**6. Marques et dispositifs de balisage (art. 72 à 79, 82)**



**6.26** Sas pour cyclistes (art. 74)

N36685



vert



bleu



rouge

# Ordonnance du DFEP concernant l'importation et la prise en charge de tomates et concombres

du 28 février 1994

---

*Le Département fédéral de l'économie publique,*

vu les articles 23 et 117 de la loi sur l'agriculture<sup>1)</sup> (LAgr);

vu les articles 25, alinéa 3<sup>bis</sup>, 30, 31 et 32 de l'ordonnance générale du 21 décembre 1953<sup>2)</sup> (OAgr) sur l'agriculture,

*arrête:*

## **Article premier** Dates des phases

Pour les tomates portant le numéro du tarif douanier 0702.0000.098/099 et les concombres à salade portant le numéro 0707.0000.011, les dates des phases sont fixées au préalable comme il suit:

---

Produit	Importation libre	Importation limitée ou interdite
Tomates	du 1 <sup>er</sup> octobre au 31 mai	du 1 <sup>er</sup> juin au 30 septembre
Concombres	du 1 <sup>er</sup> octobre au 12 mai	du 13 mai au 30 septembre

---

## **Art. 2** Forme des limitations quantitatives à l'importation

<sup>1</sup> Une prise en charge obligatoire, un contingent hebdomadaire ou une combinaison de ces deux mesures sont arrêtés pendant la période où l'importation est limitée (phase 2). La prise en charge obligatoire correspond à la part de la marchandise indigène que les importateurs doivent acquérir au prorata de leurs importations.

<sup>2</sup> La marchandise indigène prise en charge volontairement pendant les quatre semaines précédant la limitation de l'importation est prise en considération lors de l'attribution des contingents individuels (calcul du contingent). Seuls sont comptés les produits achetés directement aux producteurs ou à leurs organisations, à moins que ces dernières soient autorisées à importer.

RS 916.121.14

<sup>1)</sup> RS 910.1

<sup>2)</sup> RS 916.01; RO 1994 780

**Art. 3** Fixation du prix

Les partenaires conviennent du prix de prise en charge en fonction de la situation sur le marché.

**Art. 4** Voies de droit

<sup>1</sup> Les décisions de l'Office fédéral des affaires économiques extérieures (OFAEE) peuvent faire l'objet d'un recours à la Commission de recours du DFEP dans un délai de 30 jours.

<sup>2</sup> Au demeurant, les recours sont régis par les dispositions générales relatives à la procédure administrative fédérale.

**Art. 5** Exécution

L'exécution de la présente ordonnance relève de la compétence de l'OFAEE, qui prend les décisions après avoir entendu les milieux économiques intéressés et les services compétents.

**Art. 6** Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1994.

28 février 1994

Département fédéral de l'économie publique:  
Delamuraz

N36715

# Ordonnance du DFEP sur la volaille

Modification du 25 avril 1994

---

*Le Département fédéral de l'économie publique  
arrête:*

## I

L'ordonnance du DFEP sur la volaille, du 23 mars 1989<sup>1)</sup> est modifiée comme il suit:

*Art. 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> Pour la période allant du 1<sup>er</sup> mai 1994 au 30 avril 1995, les importateurs de volailles doivent prendre en charge, sans égard au genre et aux formes de transformation, des volailles domestiques indigènes dans le rapport de 0,89 parts en poids de marchandise indigène pour une part de poids de marchandise importée. Le poids net est déterminant.

## II

La présente modification entre en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1994.

25 avril 1994

Département fédéral de l'économie publique:  
Delamuraz

N36705

<sup>1)</sup> RS 916.335.1

# Convention du 18 octobre 1907 pour le règlement pacifique des conflits internationaux

RS 0.193.212; RS 11 194

---

## Champ d'application de la convention le 15 avril 1994, complément<sup>1)</sup>

---

Etats parties	Adhésion (A) Succession (S)	Entrée en vigueur
Chypre	13 septembre 1993 A	12 novembre 1993
Jordanie	28 novembre 1991 A	27 janvier 1992
Singapour	13 juillet 1993 A	11 septembre 1993
Slovaquie	26 avril 1993 S	1 <sup>er</sup> janvier 1993
Suriname	28 octobre 1992 A	27 décembre 1992
République tchèque	11 octobre 1993 S	1 <sup>er</sup> janvier 1993

---

N36706

<sup>1)</sup> La présente publication complète celles qui figurent au RO 1971 1813, 1977 1466, 1982 2260 et 1987 796.

**Traité d'extradition du 26 novembre 1880  
entre la Suisse et la Grande-Bretagne**

RS 0.353.936.7; RS 12 126

**Convention additionnelle du 19 décembre 1934  
au traité d'extradition entre la Suisse et la Grande-Bretagne**

RS 0.353.936.71; RS 12 135

---

**Application du traité et de la convention additionnelle à la Zambie**

Par note du 31 janvier 1994, le Ministère des affaires étrangères de la République de Zambie a communiqué que le Traité d'extradition de 1880 et la Convention additionnelle de 1934 entre la Suisse et la Grande-Bretagne sont applicables à la Zambie.

N36668

**Accord du 14 juin 1978  
entre le Gouvernement de la Confédération suisse  
et le Gouvernement de la République d'Indonésie  
relatif au trafic aérien de lignes**

RS 0.748.127.194.27; RO 1980 1112

---

**Modification de l'annexe**

Entrée en vigueur par échange de notes le 14 décembre 1993

*Traduction*<sup>1)</sup>

*Annexe I*

**Tableaux de routes**

*Tableau I*

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la Suisse peut exploiter des services aériens:

---

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Indonésie	Points au-delà de l'Indonésie
Points en Suisse	Vienne Athènes Le Caire ou Tel-Aviv ou Beyrouth Bagdad un point dans la région du Golfe ou en Arabie Saoudite ou au Koweït Un point en Iran Un point au Pakis- tan Un point en Inde Colombo Bangkok Singapour Kuala Lumpur	Points en Indonésie	Deux points en Australie Un point en Nouvelle-Zélande Manille

---

<sup>1)</sup> Traduction du texte original anglais.

*Tableau II*

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par l'Indonésie peut exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Points en Indonésie	Singapour Kuala Lumpur Bangkok Colombo Bombay ou Karachi Abu Dhabi ou Djeddah ou Le Caire Athènes Rome	Points en Suisse	Paris Francfort Bruxelles Amsterdam Londres

*Notes:*

1. Les points sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
2. Les points sur les routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre indiqué, à condition que le service en question soit exploité sur une route raisonnablement directe.
3. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

*Annexe II***Sûreté de l'aviation**

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>1)</sup>, de la Convention

<sup>1)</sup> RS 0.748.710.1; RO 1971 316

pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>1)</sup>, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971<sup>2)</sup>, du Protocole additionnel pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988<sup>3)</sup>, et de toute autre convention ou protocole relatif à la sûreté de l'aviation civile auquel les Parties Contractantes adhéreront.

2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
3. Les Parties Contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties Contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.
4. Chaque Partie Contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au chiffre 3 du présent article et que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi favorablement toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

<sup>1)</sup> RS 0.748.710.2; RO 1971 1508

<sup>2)</sup> RS 0.748.710.3; RO 1978 462

<sup>3)</sup> RS 0.748.710.31; RO 1990 1935

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant toutes les mesures appropriées pour mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

N36683

# Accord du 8 mars 1952 relatif aux services aériens entre la Suisse et la République des Philippines

RS 0.748.127.196.45; RO 1953 1241

---

## Modification de l'annexe

Entrée en vigueur par échange de notes le 13 décembre 1993

*Traduction*<sup>1)</sup>

### *Annexe*

L'entreprise désignée par l'une des Parties Contractantes jouira sur le territoire de l'autre Partie contractante du droit de transit et du droit d'escale à des fins non commerciales, avec faculté d'utiliser les aéroports et autres installations prévues pour le trafic international. Elle jouira en outre, aux points spécifiés aux tableaux ci-après, du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions énoncées par le présent accord.

### Tableaux de routes

#### *Tableau I*

Les routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise désignée par la Suisse:

Points de départ	Points intermédiaires	Points aux Philippines	Points au-delà des Philippines
Points en Suisse	Athènes Un point au Pakistan Un point en Inde Un point au Vietnam Bangkok Hong Kong	Trois points aux Philippines	—

<sup>1)</sup> Traduction du texte original anglais.

*Tableau II*

Les routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise désignée par les Philippines:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Points aux Philippines	Bangkok Deux points au Moyen-Orient Un point au Proche-Orient Athènes Rome	Trois points en Suisse	Francfort Paris Londres

*Notes:*

- a. Des points intermédiaires et des points au-delà sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
- b. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
- c. Chaque entreprise désignée peut desservir des points intermédiaires et des points au-delà non spécifiés à l'Annexe du présent Accord, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.
- d. Le terme «trois points en» signifie que chaque entreprise désignée est autorisée à desservir sur le territoire de l'autre Partie Contractante, lors de chaque vol, jusqu'à trois points à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre les points (pas de cabotage).

N36682

# Accord international de 1987 sur le caoutchouc naturel

RS 0.971.117; RO 1989 2133

## I

### Prorogation de l'accord

Par résolution 152 (XXVIII), adoptée lors de sa vingt-huitième session tenue des 22, 25 au 30 novembre 1993, le Conseil international du caoutchouc naturel a décidé, en vertu de l'article 66 de l'accord, de proroger l'Accord international de 1987 sur le caoutchouc naturel au 28 décembre 1994.

## II

### Champ d'application de l'accord le 1<sup>er</sup> avril 1994, complément<sup>1)</sup>

Etats parties	Ratification Adhésion (A)		Entrée en vigueur	
Allemagne	30 octobre	1992	30 octobre	1992
Belgique	24 décembre	1991	24 décembre	1991
Côte d'Ivoire	22 décembre	1991 A	22 décembre	1991
Danemark	30 octobre	1992	30 octobre	1992
Espagne	2 décembre	1993	2 décembre	1993
France	6 juillet	1992	6 juillet	1992
Grande-Bretagne	30 octobre	1992	30 octobre	1992
Jersey	30 octobre	1992	30 octobre	1992
Irlande	30 octobre	1992	30 octobre	1992
Italie	30 octobre	1992	30 octobre	1992
Luxembourg	24 décembre	1991	24 décembre	1991
Maroc	9 août	1993	9 août	1993
Portugal	30 octobre	1992	30 octobre	1992
Communauté économique européenne	30 octobre	1992	30 octobre	1992

N36711

<sup>1)</sup> La présente publication complète celles qui figurent au RO 1989 2175 et 1992 993.

**AS-1994-18 vom 10.05.1994 (S. 1095-1126)**

**RO-1994-18 du 10.05.1994 (p. 1095-1126)**

**RU-1994-18 del 10.05.1994 (p. 1095-1126)**

In	Amtliche Sammlung
Dans	Recueil officiel
In	Raccolta ufficiale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	1994
Volume	
Volume	
Heft	18
Cahier	
Numero	
Datum	10.05.1994
Date	
Data	
Seite	1095-1126
Page	
Pagina	
Ref. No	30 005 259

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.