Urteilskopf

100 IV 71

20. Arrêt de la Cour de cassation pénale du 15 mars 1974, dans la cause Ministère public du canton du Valais contre Vocat.
Regeste (de):
Art. 90 SVG.

Als allgemeine und abstrakte Norm bedarf diese Regel, um angewendet werden zu können, der Ergänzung durch konkrete Verkehrsvorschriften, die verletzt worden sind (Erw. 1).

Art. 27 Abs. 1 SVG und 52 Abs. 1 SSV.

Auf dem Gebiet der Strassensignalisation bildet die Verfügung der Behörde einerseits und das Signal oder die Markierung anderseits eine Einheit: die erstere entfaltet ihre Wirkung nur, und nur solange, als sie auf der Fahrbahn selbst in Form einer entsprechenden Signalisation kenntlich gemacht wird (Erw. 2).

Regeste (fr):
Art. 90 LCR.

Disposition générale et abstraite, l'art. 90 LCR doit être complété, pour trouver application, par les règles concrètes de circulation qui ont été violées (consid. 1).

Art. 27 al. 1 LCR et 52 al. 1 OSR.

En matière de signalisation routière, la décision de l'autorité, d'une part, et le signal ou la marque, d'autre part, constituent une unité: la première ne déploie ses effets que si - et aussi longtemps que - elle est visiblement exprimée sur la chaussée même, sous la forme de la signalisation appropriée (consid. 2).

Regesto (it):
Art. 90 LCStr.

Trattasi di una nonna astratta e generale che trova applicazione quando siano state violate regole più concrete della circolazione (consid. I).

Art. 27 cpv. 1 LCstr. e 52 cpv. 1 OSStr.

In materia di segnaletica stradale, la decisione dell'autorità e il segnale o la demarcazione costituiscono un'unità; la prima produce effetti solo in quanto, e fintanto, che è visibilmente espressa sulla carreggiata in forma di segnalazione a ppropriata (consid. 2).

Sachverhalt ab Seite 72

A.- Le 1er mars 1972, vers 15 h., Francis Vocat circulait au volant d'un camion attelé d'une remorque, de St-Léonard en direction de Granges. A cet endroit, tout dépassement est interdit, depuis le Motel du Soleil, pour les usagers se dirigeant vers Sierre. Une ligne de démarcation continue empêche d'obliquer à gauche. Vocat voulait se rendre à l'usine de la Plâtrière, située sur sa gauche. Généralement, en raison de la ligne de sécurité, il se rendait jusqu'à Granges-gare où il faisait demi-tour. Ce jourlà toutefois, la ligne était effacée, il n'en subsistait aucune trace. Il a donc ralenti, enclenché son clignoteur 250 m avant d'arriver à la fabrique, puis il a tourné avec son camion. A ce moment, une voiture portant plaques françaises et conduite par Alain Rolland arrivait derrière lui, après avoir dépassé à grande vitesse d'autres véhicules. Malgré un freinage énergique sur près de 100 m, cette machine est venue heurter très violemment le train routier, le déplaçant sur quelques mètres. Rolland a été tué sur le coup, son épouse blessée sérieusement.

B.- Le 7 février 1973, le Tribunal du IIe arrondissement pour les districts de Sierre et Sion a condamné Vocat à 30 jours d'emprisonnement avec sursis pendant deux ans pour homicide par négligence et violation des règles de la circulation. Elle l'a toutefois libéré de l'accusation de violation des art. 27 LCR et 52 OSR. Sur recours du condamné et du Ministère public, le Tribunal cantonal valaisan a confirmé ce jugement quant à la qualification des infractions, mais il a réduit la peine à 400 fr. d'amende.

C.- Le Ministère public se pourvoit en nullité au Tribunal fédéral; il demande que Vocat soit reconnu coupable de violation des art. 27 LCR et 52 OSR. L'intimé propose le rejet de ces conclusions.

Erwägungen

Considérant en droit:

1. Le recourant a été condamné en application de l'art. 90 LCR. Cette disposition étant abstraite et générale, elle doit être complétée par l'indication de la ou des règles concrètes de circulation qui ont été violées. En l'occurrence il s'agit des art. 27 al. 1 LCR et 52 al. 1 OSR. Le premier prescrit le respect des signaux et des marques; le second interdit de franchir les lignes de sécurité ou d'empiéter sur elles. Pour qu'une ligne de sécurité toutefois puisse être franchie ou pour qu'un véhicule puisse empiéter sur elle, il faut encore qu'elle soit visible. Cette condition n'était pas réalisée en l'occurrence dès lors que toute trace d'une telle ligne avait été effacée par la circulation, ainsi que le relève souverainement l'autorité cantonale. Il reste que l'intimé savait qu"'en temps normal une ligne blanche interdisait tout empiétement". Le recourant admet implicitement que cette conscience palliait l'absence de la ligne de sécurité et que, par conséquent, l'hypothèse entraînant la répression était réalisée.

2. Il a été jugé sous l'empire de la LA (RO 80 IV 46) que le conducteur qui connaissait effectivement une interdiction pouvait être puni pour ne l'avoir pas respectée, nonobstant l'absence d'un signal conforme à l'OSR, cette lacune ne l'ayant pas induit en erreur. Cette décision n'a cependant pas tranché la question de la nature juridique des signaux de circulation ni celle des rapports juridiques existant entre ceux-ci et les décisions de l'autorité. Il convient donc de les examiner à la lumière du nouveau droit.
Selon SCHULTZ, l'arrêt précité est dépassé au regard de l'art. 5 al. 1 LCR (Die strafrechtliche Rechtsprechung zum neuen Strassenverkehrsrecht, p. 91). Ce dernier dispose en effet sans équivoque que les limitations et prescriptions relatives à la circulation des véhicules doivent être indiquées par des signaux ou des marques, lorsqu'elles ne s'appliquent pas à l'ensemble du territoire suisse; il fonde les art. 73 et 78 OSR selon lesquels les signaux et marques doivent notamment pouvoir être d'une part reconnus facilement en temps utile et, d'autre

part faire l'objet d'une surveillance de la part des autorités, celles-ci ayant l'obligation, lorsque c'est nécessaire, de

BGE 100 IV 71 S. 74

pourvoir à leur remplacement et à leur renouvellement. Ces dispositions mettent manifestement l'accent sur l'importance qu'il y a à faire connaître sur la voie publique même la décision de l'autorité et sur le fait que la validité de celle-ci dépend de cette publicité. La dernière jurisprudence va dans ce sens lorsqu'elle subordonne la répression d'une violation de l'art. 27 al. 1 LCR à la circonstance que le signal en cause est reconnaissable (RO 86 IV 112, 98 IV 122; le dernier arrêt cité traitant expressément du signal prévu et apposé). Il s'ensuit que le signal de circulation, selon l'acception de la LCR, n'est pas seulement l'indication de la décision que l'autorité désignée à l'art. 56 al. 1 OSR a prise, mais qu'il en est l'expression même (FORSTHOFF, Lehrbuch des Verwaltungsrechts, 1re partie, 9e édition, p. 211, remarque 3 et renvoi au § 3 al. 1 de l'ordonnance allemande sur la circulation routière (StVO), qui correspond à la première phrase de l'art. 27 al. 1 LCR). Le signal ou la marque représente un acte administratif à effet réel (dinglicher Verwaltungsakt) fixant les propriétés et qualités juridiques d'une chose, ici la route (WOLFF, Verwaltungsrecht I, 7e édition, § 46 VIII, p. 310, § 47 VIII, p. 315). La décision d'une part et le signal ou la marque d'autre part constituent ainsi une unité, avec cette conséquence que la première déploie ses effets seulement si, et aussi longtemps qu'elle est visiblement exprimée sur la chaussée même, sous la forme de la signalisation appropriée, et se trouve par là matérialisée. Lorsque cette condition fait défaut, l'usager ne se trouve pas en présence d'un ordre à suivre ou d'une défense à respecter, quelle que puisse être la connaissance qu'il a de la décision et même si cette dernière ne se trouve que par accident démunie de la signalisation apposée en temps normal. Les impératifs de la circulation et de la sécurité du droit conduisent à la même conclusion. Juger autrement reviendrait à admettre que dans certains cas les usagers de la route observent des règles différentes, selon qu'ils connaissent ou non la réglementation en vigueur sur un tronçon déterminé, les premiers respectant la limitation spéciale alors que les autres se conforment aux règles générales. L'incertitude qui en r.ésulterait créerait un risque d'accident. On ne saurait de plus, en cas de disparition d'un signal, si celle-ci est involontaire ou décidée par l'autorité,

BGE 100 IV 71 S. 75

On objectera que, si l'intimé avait suivi la prescription dont il avait le souvenir, il n'aurait pas de ce fait créé un danger quelconque. Cela ne suffit cependant pas à battre en brèche la solution adoptée. En effet, si le conducteur qui sait qu'une signalisation n'est pas légalement valable, est tenu néanmoins de s'y conformer parce que d'autres usagers pourraient se fier à la situation juridique apparemment créée (RO 99 IV 164), il doit réciproquement pouvoir se reposer sur les apparences lorsqu'elles lui sont favorables et qu'il n'en résulte pas une situation que les autres usagers, compte tenu des conditions visibles de la circulation, n'ont pas à prévoir. Tel n'était pas le cas en l'occurrence. Ne pouvant voir la ligne de sécurité, le conducteur étranger qui suivait l'intimé devait envisager que le train routier, dont le pilote, ne voyant personne en face, avait manifesté à temps son intention, pourrait déboîter et obliquer à gauche. L'autorité cantonale a donc renoncé avec raison à condamner l'intimé pour la violation des art. 27 al. 1 LCR et 52 OSR.

Dispositiv

Par ces motifs, le Tribunal fédéral:
Rejette le pourvoi.