Urteilskopf

104 IV 201

46. Arrêt de la Cour de cassation pénale du 1er juin 1978, dans la cause B. contre Procureur général du canton de Genève
Regeste (de):
Art. 73 SSV.

1. Aufeinanderfolgende Signale am Ende einer Autobahn, welche die Höchstgeschwindigkeit stufenweise senken, entsprechen dieser Bestimmung; sie können den aufmerksamen und sein Fahrzeug beherrschenden Lenker weder überraschen noch irreführen (Erw. 1).

2. Für die Verbindlichkeit eines Signals nachts kommt es nicht darauf an, ob es beleuchtet ist oder reflektiert, sondern ob es aus mindestens 100 m Entfernung sichtbar ist, d. h. vom aufmerksamen Lenker leicht erkannt werden kann (Erw. 2).

Regeste (fr):
Art. 73 OSR.

1. La succession de panneaux destinés à réduire progressivement la vitesse des véhicules au sortir d'une autoroute est conforme à cette disposition; elle ne saurait ni surprendre, ni induire en erreur l'usager attentif et maître de son véhicule (consid. 1).

2. Pour qu'un signal doive être respecté, de nuit, ce qui importe n'est pas de savoir si le panneau qui le supporte est éclairé, ou s'il est réfléchissant, mais de déterminer s'il est visible à 100 m au moins, autrement dit s'il peut être distingué aisément par celui qui prête à la route l'attention voulue (consid. 2).

Regesto (it):
Art. 73 OSS.

1. Una successione di segnali destinati a far ridurre progressivamente la velocità dei veicoli all'uscita di un'autostrada è conforme a tale norma; essa non è suscettibile di sorprendere o indurre in errore l'utente della strada attento e in grado di padroneggiare il proprio veicolo (consid. 1).

2. Perchè un segnale debba essere rispettato nottetempo non è determinante che esso sia illuminato o riflettente, bensì che sia ben leggibile a una distanza di 100 metri per un conducente che presti alla strada l'attenzione richiesta (consid. 2).

Sachverhalt ab Seite 201

A.- Le 25 janvier 1977, à 19 h 16 soit à la nuit tombée, B. a conduit sa voiture à 92 km/h sur un tronçon d'autoroute où la vitesse est limitée à 60 km/h, soit à la sortie de l'autoroute à Genève, hauteur du Vengeron. La constatation de la vitesse a été effectuée avec un appareil radar posé à quelque 200 m après le signal no 216

limitant la vitesse à 60 km/h. Ce signal était double (un à gauche et un à droite de la chaussée) et placé à un endroit où la route opère un tournant, d'abord léger, puis s'accentuant, peu avant de rejoindre la route dite "de Suisse".

BGE 104 IV 201 S. 202

Le signal limitant la vitesse à 60 km/h est précédé de trois ou quatre signaux no 216, fixés également à droite et à gauche de la route, mais limitant la vitesse à 80 km/h; ces signaux sont distants l'un de l'autre d'environ 200 m, le premier étant précédé, à quelque 200 m, d'un signal limitant la vitesse à 100 km/h. Le premier signal no 216 fixé sur la route de Suisse, après la jonction des deux voies, autorise à nouveau la vitesse à 80 km/h. Environ 80 m avant l'endroit où se trouvait l'appareil radar sont placés un panneau marquant la sortie de l'autoroute ainsi qu'un signal annonçant le débouché sur une route prioritaire. Les candélabres plantés à équidistance des signaux 80 km/h et 60 km/h ne les éclairent pas directement. Il est fort probable enfin que le signal 60 km/h en cause était recouvert d'une couche de poussière noire, mais ce revêtement ne cachait pas de manière excessive la visibilité sur les panneaux, c'est-à-dire que la poussière n'empêchait pas les automobilistes de voir la signalisation.

B.- Le Tribunal de police du canton de Genève a condamné B. pour infraction à la LCR, soit pour n'avoir pas respecté la limitation de vitesse à 60 km/h, à une amende de 280 fr. La Cour de justice du canton de Genève a confirmé ce jugement tout en réduisant l'amende à 120 fr.

C.- B. se pourvoit en nullité au Tribunal fédéral.
Le Procureur général du canton de Genève propose de rejeter le pourvoi.

Erwägungen

Considérant en droit:

1. a) Le recourant invoque l'erreur de fait au sens de l'art. 19 CP, en ce sens qu'il aurait pris le panneau limitant la vitesse à 60 km/h pour un panneau limitant la vitesse à 80 km/h. A l'appui de ce moyen, il fait valoir que l'art. 73 al. 1 OSR, selon lequel les signaux ne doivent pas être placés sans nécessité, n'a pas été respecté par l'autorité compétente. Pour lui, la succession des signaux et leur abondance étaient inopportunes et trompeuses. Il considère en effet que l'on ne saurait exiger d'un automobiliste qu'il prête une attention convenable à pas moins de dix signaux sur une distance de 2700 m. Enfin, il constate que la vitesse n'est limitée à 60 km/h que sur une distance de 300 m, après laquelle ont été à nouveau posés plusieurs panneaux autorisant la vitesse de 80 km/h.

BGE 104 IV 201 S. 203

b) L'art. 73 OSR dispose à son alinéa 1 que les signaux et les marques ne doivent pas être placés sans nécessité, et à son alinéa 2 que plusieurs signaux de danger ou de prescription ne doivent pas être tout près les uns des autres ou à proximité d'autres signaux. Le but de ces dispositions est, à l'évidence, d'éviter qu'une surcharge et un manque de coordination des signaux soient une source de confusion ou d'inattention partielle de la part de l'usager. En l'espèce, la succession des signaux n'apparaît nullement comme dénuée de nécessité; elle est même particulièrement coordonnée et adaptée à la situation locale, c'est-à-dire à la voie d'un échangeur conduisant à une sortie d'autoroute. Dans un tel cas, la succession graduelle de panneaux destinés à réduire

progressivement la vitesse est à la fois logique et opportune; elle respecte en outre l'exigence de répétition posée à l'art. 73 al. 3 OSR. Une telle situation est enfin si courante à la sortie des autoroutes qu'elle ne saurait surprendre ni induire en erreur un usager attentif et maître de son véhicule. Le premier moyen du recourant est ainsi dépourvu de tout fondement.

2. a) Le recourant fait valoir ensuite que l'art. 73 al. 5 OSR, sur la disposition et l'éclairage des signaux, n'a pas été respecté. La cour cantonale s'est en effet bornée à relever que "s'il est possible que le signal 60 km/h fût recouvert de poussière; l'appelant n'a pas établi que la limitation de vitesse prescrite par ce signal fut invisible"; elle a également considéré que "le fait qu'aucun éclairage public n'éclairait spécialement le signal 60 km/h ne joue aucun rôle", que "les signaux sont placés de manière à entrer inévitablement dans le champ des rayons lumineux des phares" et qu"'à cet égard le signal incriminé n'échappe pas à la règle", que la signalisation n'est dès lors nullement critiquable et qu'elle est parfaitement conforme aux directives de l'art. 73 OSR. Pour le recourant, ces considérations sont insuffisantes, car les signaux non éclairés doivent être disposés de telle manière qu'ils soient atteints par les feux des véhicules; or tel n'est pas le cas des panneaux recouverts de poussière; il ne suffit pas que l'automobiliste constate la présence d'un panneau, encore faut-il que la vitesse maximum indiquée soit "facilement lisible à une distance d'au moins 100 m", selon la prescription de l'art. 73 al. 5 OSR. Le recourant invoque aussi la norme 640840 de l'Union suisse des professionnels

de la route, qui a été approuvée par le Département fédéral de justice et police et qui a dès lors valeur de règle légale en vertu des art. 69ter al. 2 et 74 al. 3 OSR; or ces normes prévoient notamment que les signaux doivent être disposés au mieux, de manière à utiliser l'éclairage public, et que cet éclairage doit être utilisé de façon que les signaux ne soient pas dans l'obscurité. Pour le recourant, les conditions d'éclairage, en l'espèce, ne respectent pas ces normes. b) L'art. 73 al. 5 OSR a la teneur suivante: "Les signaux importants doivent être éclairés de nuit ou être réfléchissants. Les signaux non éclairés doivent être disposés de telle manière qu'ils soient atteints par les feux des véhicules. Ceux qui sont destinés au trafic rapide seront facilement lisibles à une distance d'au moins 100 m." Le signal unique de limitation de vitesse à 60 km/h, placé à la fin d'une autoroute, doit être considéré comme un signal important. En l'espèce, au vu des constatations de fait, il n'était pas directement éclairé par l'éclairage public relativement éloigné, et rien n'indique s'il était réfléchissant ou non. On ignore donc si, dans sa première phrase, l'art. 73 al. 5 OSR a été respecté.
Mais, à supposer que le signal en cause n'ait été ni éclairé ni réfléchissant, on ne saurait en tirer pour conséquence qu'il serait alors dénué de toute validité. L'art. 27 LCR prescrit l'obligation pour chacun de se conformer aux signaux et aux marques. Le respect de cette obligation implique, comme le mentionnait l'OSR en vigueur sous l'ancienne LA, que l'usager puisse aisément distinguer les signaux (cf. ATF 86 IV 111 /112). L'art. 73 al. 5 OSR a pour but d'indiquer à l'autorité compétente de quelle façon elle doit rendre visibles les signaux. Cependant, s'il s'avère que les signaux sont néanmoins visibles distinctement sans être éclairés ni réfléchissants, on doit considérer qu'ils conservent toute leur validité et qu'ils doivent être pleinement respectés en application de l'art. 27 LCR. Ce qui importe donc c'est que les signaux soient visibles, en ce sens qu'ils puissent être distingués aisément si l'on prête à la route l'attention voulue.
Mais, de nuit, pour être visibles et distingués aisément, les signaux non éclairés et non réfléchissants doivent d'une part être disposés de telle manière qu'ils soient atteints par les feux des véhicules, selon l'art. 73 al. 5, 2e phrase, OSR, et d'autre

part être dans un état qui permette de les lire aisément, et cela depuis une distance suffisante, conciliable avec l'attention que l'on peut raisonnablement exiger de l'usager. C'est la raison pour laquelle la 3e phrase de l'art. 73 al. 5 OSR a posé que les signaux destinés au trafic rapide - comme celui des autoroutes - doivent être facilement lisibles à une distance d'au moins 100 m. Ainsi, lorsqu'un signal est facilement lisible avec les feux de route à une distance d'au moins 100 m, il doit être respecté, même s'il n'est ni éclairé ni réfléchissant. En revanche, s'il est dans une position ou dans un état tels que, dans le trafic rapide, il ne peut être déchiffré qu'à une distance inférieure, on ne peut plus le considérer comme un signal pouvant être aisément distingué. En l'espèce, il faut bien constater que l'on ignore absolument si ces conditions minimales étaient remplies. S'il ressort de l'état de fait que la couche de poussière qui recouvrait le signal "ne cachait pas de manière excessive la visibilité sur les panneaux", c'est-à-dire qu'elle "n'empêchait pas les automobilistes de voir la signalisation", et que le signal était placé "de manière à entrer inévitablement dans le champ des rayons lumineux des phares", on ne sait en revanche pas depuis quelle distance ces conditions étaient réalisées. Contrairement à l'avis de la cour cantonale, il ne suffit pas que le signal ait été visible avec les feux de route et entre inévitablement dans le champ des rayons lumineux, encore faut-il qu'en dépit de la poussière qui le recouvrait il ait été lisible à une distance d'au moins 100 m. Si l'autorité veut effectuer des contrôles sur le respect d'un signal non éclairé ou mal éclairé, le moins que l'on puisse lui demander c'est qu'elle s'assure de l'état de la signalisation et de sa lisibilité et qu'elle les constate clairement. Il incombe à l'autorité, et en tout cas au juge, d'établir ou de constater la visibilité et la lisibilité du signal, et ce n'est pas à l'usager d'établir que le signal était invisible ou illisible. Les constatations de fait apparaissant ainsi insuffisantes pour permettre de constater de quelle façon la loi a été appliquée, l'arrêt attaqué doit être annulé en application de l'art. 277 PPF et la cause renvoyée à l'autorité cantonale pour nouvelle décision. Si elle établit et constate que le signal était lisible d'au moins 100 m avec les feux de route, elle condamnera alors le recourant pour non-respect du signal incriminé; en

revanche, si elle ne peut l'établir ou constate que la lisibilité était insuffisante à 100 m, elle ne condamnera le recourant que pour non-respect du signal de limitation de vitesse à 80 km/h, ainsi qu'il l'admet lui-même.

Dispositiv

Par ces motifs, le Tribunal fédéral
Admet le pourvoi partiellement.