

S. 189 / Nr. 39 Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (f)

BGE 62 I 189

39. Arrêt de la Cour de cassation pénale du 10 février 1936 dans la cause *Autobus Lausannois S.A. contre Conseil d'Etat du canton du Valais*.

Seite: 189

Regeste:

La présence d'un signal réglementaire est une condition d'application absolue pour les règles de circulation particulières ou locales (concernant les artères fermées à la circulation, le sens unique, la limitation du poids des véhicules, etc.), que les cantons sont libres d'édicter en vertu de l'art. 3 al. 2 LA.

A. - Aux termes de l'art. 1 al. 3 de l'ordonnance cantonale d'exécution pour le canton du Valais (23 mai 1933), les compétences que l'art. 3 de la loi fédérale du 15 mars 1932 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles confère aux cantons (restrictions à la circulation) sont confiées au Conseil d'Etat. Le 6 avril 1935, le Conseil d'Etat a édicté un arrêté dans lequel il a notamment désigné un certain nombre de routes secondaires, sur lesquelles la circulation est interdite aux véhicules automobiles d'un poids supérieur à 7,5 tonnes et d'une largeur plus grande que 2,10 mètres. Sous No 6 de cette liste est désignée la route de Viège à Stalden et St-Nicolas. D'autre part, l'art. 23 de l'ordonnance cantonale d'exécution du 23 mai 1933 (précitée) dispose que la répression des infractions aux prescriptions qu'elle contient aura lieu d'après les normes de l'art. 58 LA.

B. - La restriction de poids et de largeur mentionnée dans l'arrêté précité n'avait pas été indiquée au public par un signal ad hoc sur la route de Viège à Stalden, à la date du 17 août 1933. Ce jour-là, le chauffeur Peytrequin, de l'entreprise *Autobus Lausannois S. A.*, a parcouru

Seite: 190

cette route en conduisant un camion suivi d'une remorque, d'un poids total de 15 709 kilos.

A la suite de ces faits, la *S. A. des Autobus Lausannois* a été condamnée à 10 francs d'amende par le Département de police du canton du Valais (décision du 28 août 1935). Sur recours, le Conseil d'Etat valaisan a confirmé cette condamnation par prononcé du 25 octobre 1935.

C. - Par acte déposé en temps utile, la *S. A. des Autobus Lausannois* s'est pourvue en nullité à la Cour de cassation du Tribunal fédéral. Elle conclut à l'annulation du prononcé attaqué et à la suppression de l'amende, le tout sous suite de dépens.

Considérant en droit:

1.- L'art. 3 al. 1 et 2 LA a la teneur suivante:

«Les cantons peuvent interdire complètement ou restreindre temporairement pour les véhicules automobiles et les cycles l'usage de toutes les routes qui ne sont pas de grand transit, ou de certaines d'entre elles, en tant que la Confédération n'en a pas besoin pour son service. Avant d'édicter des restrictions à titre durable ou périodique, ils prennent l'avis du Conseil fédéral.

» Les cantons peuvent édicter d'autres restrictions pour certaines routes, lorsque la sécurité de la circulation ou la structure de la route l'exigent. Les restrictions durables peuvent, dans les trente jours dès leur publication, être l'objet d'un recours au Conseil fédéral.»

En édictant des prescriptions, conformément aux pouvoirs que cet article leur confère, les cantons agissent en vertu de l'autonomie législative qui leur est réservée dans ce domaine. Néanmoins il va sans dire que, quand ils appliquent l'art. 3 LA, les cantons ne peuvent prendre des dispositions qui contreviennent aux règles générales de cette loi elle-même. Une de ces règles générales est contenue à l'art. 4 al. 1 LA en ces termes:

«Les routes seront pourvues des signaux uniformes prescrits par le Conseil fédéral.»

Seite: 191

C'est en application de cette dernière disposition que le Conseil fédéral a promulgué, le 17 novembre 1932, une ordonnance sur la signalisation routière, avec une annexe illustrée qui en forme une partie intégrante.

On peut se demander si l'art. 4 al. 1 LA est une simple disposition d'ordre ou si, au contraire, il constitue une règle impérative posant une condition sine qua non pour la validité des prescriptions fédérales ou cantonales interdisant ou restreignant la circulation. Or cette question ne peut pas être résolue d'une façon absolue par oui ou par non. Au contraire, il y a lieu de distinguer entre deux catégories de règles sur la circulation routière:

a) les règles générales, telles que l'obligation de circuler à droite, de dépasser à gauche, de céder le

passage aux véhicules venant de droite, etc., qu'aucun automobiliste roulant en Suisse n'a le droit d'ignorer. L'observation de ces règles s'impose sans indication spéciale à tous les usagers de la route qu'elles concernent.

b) Mais, à côté de ces règles générales, il y a de multiples prescriptions particulières ou locales (règles concernant les artères fermées à la circulation automobile, le sens unique, l'interdiction de stationner, etc.). Ces prescriptions varient d'un canton à l'autre et même d'une localité à l'autre, et leur application dépend de circonstances de lieu, de saison, etc., qui sont laissées à l'appréciation des autorités. Il serait matériellement impossible aux automobilistes roulant en Suisse de se renseigner sur toutes ces règles, éparses dans des ordonnances, règlements, etc. fédéraux, cantonaux et communaux. C'est la raison pour laquelle le législateur a voulu que lesdites prescriptions fussent indiquées aux usagers par le moyen d'une signalisation routière uniforme. Dès lors, il n'est pas douteux qu'il ait voulu faire de l'existence des signaux ad hoc une condition d'application des règles particulières dont il est question ici; l'automobiliste n'est tenu d'observer ces prescriptions que là où elles sont indiquées par des signaux; en l'absence de

Seite: 192

ceux-ci, il ne peut être mis en contravention pour les avoir violées, et, s'il est condamné en pareil cas par les autorités cantonales, il pourra se pourvoir en nullité auprès de la Cour de cassation du Tribunal fédéral (art. 269 LFPP).

Les dispositions de l'arrêté valaisan du 6 avril 1935 relatives à la limitation du tonnage et de la largeur des véhicules automobiles sont des règles de la seconde catégorie. Selon ce qui vient d'être dit, elles ne sont donc applicables, conformément à l'art. 4 al. 1 LA, que sur les routes où les autorités cantonales ont pris soin de faire placer des signaux ad hoc, en vertu de l'ordonnance du 17 octobre 1932, notamment de l'art. 3 de ladite ordonnance.

Or il est constant que les signaux Nos 15 et 16 n'étaient pas placés sur la route de Viège à Stalden le 17 août 1935. Dès lors, les véhicules plus lourds que 7,5 tonnes et plus larges que 2,10 mètres pouvaient passer par cette route, sans que le détenteur ou le conducteur fût passible d'une amende. La condamnation infligée par le Conseil d'Etat valaisan à la S. A. des Autobus Lausannois viole donc l'art. 4 al. 1 LA et, par ce motif, elle doit être annulée. Cette annulation entraîne la libération totale, que la Cour de céans peut prononcer elle-même sans avoir besoin de renvoyer l'affaire à ces fins à l'autorité cantonale (art. 276 al. 3 LFPP).

Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce:

Le pourvoi est admis. La décision prise le 25 octobre 1935 par le Conseil d'Etat du Canton du Valais est annulée. La S. A. des Autobus Lausannois est libérée de toute peine