

# **BGE 111 IV 171**

Bundesgericht (BGE), 1985-05-31, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_111 IV 171](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_111_IV_171)

FR: ATF 111 IV 171

IT: DTF 111 IV 171

## **Regeste**

Regeste Art. 5 BAV. Begriffe des Fahrrades und des Kinderrades. Das Kinderrad unterscheidet sich vom Fahrrad dadurch, dass es für Kinder in Vorschulalter gebaut ist und nur ein geringes Gefahrenpotential aufweist.

## **Erwägungen**

### **E. 3**

La LCR ne donne aucune définition des cycles. L'art. 5 OCE (RS 741.41) définit toutefois cette notion. D'après cette disposition, les cycles sont des véhicules ayant au moins deux roues, entraînés au moyen de dispositifs mécaniques actionnés par la force des personnes transportées. Selon Strebel, le cycle est "das motorlose Landfahrzeug mit Pedalantrieb" (J. STREBEL, Kommentar zum MFG, Zurich 1934, vol. 1 p. 105 No 59 ad art. 1er). Cette description n'englobe pas seulement les cycles pour adultes, mais aussi ceux des enfants en âge préscolaire. Cependant, les vélos d'enfants ne créent en général que des dangers minimes, en raison de leur grandeur, de leur poids le plus souvent réduit et de leur vitesse relativement limitée de par leur construction et les conditions de leur utilisation (JAGUSCH/HENTSCHL, Strassenverkehrsrecht, 27e éd., Munich 1983, p. 505 n. 6 ad par. 24 StVO); aussi le législateur les a-t-il en principe soustraits (comme les trottinettes, etc.) aux règles de la circulation routière, selon l'art. 5 al. 1, 2e phrase OCE, mais en a interdit - sous le titre jeux sur la route, art. 50 al. 1 OCR - l'utilisation sur la chaussée, sauf sur les routes à faible circulation (dans les quartiers d'habitation par exemple).

### **E. 4**

Pour savoir si l'on est en présence d'un véhicule à pédales dépourvu de moteur, au sens précité, soumis aux règles de la circulation, ou d'un vélo d'enfants auquel en principe ces règles ne s'appliquent pas, il convient - on l'a vu - d'examiner la conception du véhicule: s'il a été construit pour supporter le poids d'un enfant en âge préscolaire et qu'il ne permette qu'une vitesse très réduite, comme un tricycle ou comme un petit vélo dont la transmission à chaîne n'a pas ou peu d'effet multiplicateur sur le développement, il appartient à la seconde catégorie: de façon générale, en effet, seuls les véhicules de cette sorte permettent une utilisation sans grand danger sur les routes à faible circulation. Tous les cycles de dimensions plus grandes, destinés aux enfants d'un âge supérieur, sont soumis aux dispositions de la loi et de ses ordonnances (voir STREBEL, loc.cit.), car, de par leur poids notamment et leur transmission à chaîne qui permet une accélération et une vitesse plus élevées, souvent par l'utilisation de la différence de diamètre des roues dentées, ils présentent un danger potentiel beaucoup plus considérable. BGE 111 IV 171 S. 173

### **E. 5**

Le rapport d'expertise, émanant du Service vaudois des automobiles, indique que le véhicule en cause pesait 25 kg, avait une longueur de 1,50 m, une largeur de 0,67 m, une hauteur de 0,96 m au guidon, de 0,76 m à la selle et des roues de 41 cm environ de diamètre à la jante. Compte tenu de ces dimensions et de ce poids, on ne saurait admettre qu'il s'agit d'un vélo d'enfants au sens des art. 50 al. 1 OCR et 5 al. 1 OCE, même si le rapport de police du 9 juin 1984 l'a qualifié de jouet. Dès lors, l'autorité cantonale n'a pas violé le droit fédéral en admettant que le véhicule à deux roues utilisé par le recourant était un cycle au sens de l'art. 1er LCR, cycle dont l'utilisation sur la voie publique était soumise aux règles de la circulation ainsi qu'à celles de l'OCE.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.