

## **BGE 92 IV 210**

Bundesgericht (BGE), 1966-01-01, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_BGE\\_92\\_IV\\_210](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_BGE_92_IV_210)

FR: ATF 92 IV 210

IT: DTF 92 IV 210

### **Regeste**

Regeste Lichtsignal. Art. 49 Abs. 4 lit. a SSV. 1. Pflichtgemässes Verhalten des Fahrers, der sich einem Lichtsignal, insbesondere beim Wechsel von Grün auf ruhendes Gelb, nähert (Erw. 1 und 2). 2. Handelt der Fahrer fahrlässig, der bei einem solchen Wechsel anhält, dabei aber in den durch das Lichtsignal geschützten Raum gerät (Erw. 3)?

Regeste Signal lumineux. Art. 49 al. 4 lit. a OSR. 1. Comportement imposé au conducteur, à l'approche d'un signal lumineux, spécialement par l'apparition du feu jaune fixe, succédant au feu vert (consid. 1 et 2). 2. Le conducteur qui s'arrête à l'apparition du feu jaune fixe succédant au vert, mais empiète sur l'aire protégée par le signal lumineux commet-il une faute? (consid. 3).

Regesto Segnale luminoso. Art. 49 cpv. 4 lett. a OSStr. 1. Comportamento imposto al conducente che si avvicina ad un segnale luminoso, in particolare quando appare la luce gialla fissa dopo la luce verde (consid. 1 e 2). 2. Il conducente che si ferma all'apparire della luce gialla fissa subentrante alla luce verde, ma invade l'area protetta dal segnale luminoso, commette una colpa? (consid. 3).

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

Sous l'empire de l'ancienne loi du 15 mars 1932, la cour de céans a jugé (arrêt Biedermann; RO 85 IV 156 ss.) qu'aux intersections munies de signaux lumineux avec feux successifs, verts, jaunes et rouges, le feu jaune fixe, succédant au vert, commande l'arrêt des véhicules, sauf le cas où le conducteur est déjà si proche du signal qu'il ne peut plus s'arrêter ou ne le peut que par un coup de frein brusque au point de mettre en danger la vie de ses passagers ou celle d'autres personnes mêlées au trafic. Elle a ajouté qu'à l'approche d'un signal lumineux, lorsque le feu est vert, le conducteur n'est pas tenu de ralentir de façon à pouvoir en tout cas s'arrêter si le feu passe au jaune; qu'il lui suffit de modérer sa vitesse, comme l'art. 27 al. 1 LA l'y oblige aux abords de toute intersection. Dans son arrêt Bracher (RO 90 IV 99), elle a dit que la signification ainsi attribuée au feu jaune fixe consécutif au feu vert correspondait, pour l'essentiel, à la nouvelle réglementation de l'art. 49 al. 4 lit. a OSR. Touchant la vitesse, le principe posé par l'arrêt Biedermann peut donc être aussi maintenu, sous cette réserve que la loi sur la circulation routière, du 19 décembre 1958, n'ayant pas repris la règle spéciale de l'art. 27 al. 1 LA, il suffit au conducteur d'observer la vitesse adaptée aux circonstances. Lorsque le feu est vert, il n'a pas à ralentir du seul fait qu'il s'approche d'un signal lumineux. La sécurité ne l'exige pas, car, si le feu passe au jaune avant que le conducteur l'ait franchi, ou bien l'arrêt sera possible, ou bien le passage sera autorisé et permettra d'évacuer l'intersection avant l'apparition du feu rouge. Le conducteur doit cependant se tenir prêt à freiner, de façon à réduire son temps de réaction, qui doit

demeurer inférieur à une seconde (RO 90 IV 101 b). Ces principes s'appliquent par analogie aux signaux lumineux commandant un passage de sécurité. Ils suffisent à assurer la sécurité des piétons sur un tel passage, aussi bien que la circulation transversale dans les intersections. BGE 92 IV 210 S. 213

## **E. 2**

Selon l'arrêt entrepris, en dépassant un train routier qui circulait à 70 km/h, la recourante aurait roulé à une vitesse excessive, eu égard à l'art. 33 LCR, qui prescrit au conducteur de faciliter aux piétons la traversée de la chaussée et de circuler avec une prudence particulière avant les passages pour piétons. Mais cette disposition ne concerne pas les passages commandés par des signaux lumineux à feux changeants. Cela ressort de l'art. 6 al. 1 OCR, qui vise expressément les "passages de sécurité pour piétons où le trafic n'est pas réglé" (cf. art. 1er al. 9 OCR). La cour de céans en a du reste jugé ainsi dans son arrêt Roth (RO 90 IV 215). Au surplus, même avant les passages où le trafic n'est pas réglé, le conducteur n'est tenu de ralentir, au besoin, que lorsqu'il y a lieu de penser que des piétons pourraient s'engager sur la chaussée avant son passage (arrêt précité). Tel n'était pas le cas en l'espèce. Le juge du fait n'a pas constaté que personne se soit trouvé sur les trottoirs au voisinage des feux. La cour cantonale a donc appliqué à tort l'art. 33 LCR à la recourante. Aussi longtemps que le feu demeurait vert, celle-ci n'avait pas à tenir compte des passages pour piétons - dont la sécurité, on l'a montré plus haut, était suffisamment garantie par les feux. Elle pouvait circuler à la vitesse admissible selon les circonstances (art. 32 al. 1 LCR). Or on sait qu'elle a dépassé un train routier, lequel circulait à 70 km/h. Elle roulait donc à une vitesse supérieure. Sur une chaussée en bon état, sèche, large de 10 m 50, rectiligne sur plusieurs centaines de mètres et bordée de trottoirs des deux côtés, une vitesse qui permettait de dépasser un véhicule roulant à 70 km/h n'était pas excessive.

## **E. 3**

Sans doute la recourante n'est-elle parvenue à immobiliser son véhicule qu'au moment où il empiétait déjà de deux mètres sur le passage pour piétons. Mais on n'en saurait conclure à un excès de vitesse, comme le fait la cour cantonale. Car cette inférence suppose que l'arrêt soit fautif. Or tel n'est précisément pas le cas. Ainsi qu'on l'a dit, le conducteur qui s'approche d'un signal lumineux lorsque le feu est vert doit, à l'apparition du feu jaune, s'arrêter, s'il le peut encore. Il lui faut donc estimer sa distance d'arrêt. Or cette estimation, aléatoire par sa nature, doit intervenir sur-le-champ et l'on ne saurait exiger qu'elle soit à coup sûr parfaitement exacte. Si le conducteur qui, par BGE 92 IV 210 S. 214 conscience, opte, non pour le passage, mais pour l'arrêt, se trompe quelque peu dans son appréciation et empiète sur l'aire protégée, on ne saurait en général le lui imputer à faute. On ne le peut, tout au moins, lorsque, comme en l'espèce, l'erreur ne procède pas d'un excès de vitesse, lorsque rien ne permet de l'attribuer à la négligence ou à l'inattention et qu'elle n'a pas compromis la reprise ni la sécurité de la circulation transversale. Point n'est besoin, dès lors, de rechercher si, objectivement, la recourante a violé telle disposition, par exemple les art. 49 al. 4 lit. a ou 54 al. 3 OSR, l'art. 27 al. 1 LCR ou l'art. 18 al. 2 lit. e OCR.

## **E. 4**

La cause doit donc être renvoyée à l'autorité cantonale, qui prononcera la libération de Berthe Thomas du chef d'excès de vitesse. Cela nécessite l'annulation de l'arrêt entrepris et crée, de ce fait, une situation de procédure où il sera loisible à l'autorité cantonale d'examiner si la loi vaudoise lui permet encore de se prononcer sur la question d'une faute

pénale que Berthe Thomas aurait pu commettre par un freinage brusque, éventuellement interdit par l'art. 12 al. 2 OCR, voire par un dépassement irrégulier en ce sens qu'elle se serait rabattue trop près du camion dont la puissance de freinage (coefficient de décélération) est inférieure à celle d'une voiture de tourisme. La solution de ces problèmes obligerait du reste l'autorité cantonale à compléter ses constatations de fait. Supposé qu'une condamnation intervienne sur ce point, la peine ne pourrait excéder celle qu'avait fixée l'arrêt entrepris (RO 73 IV 6 no 1; 76 IV 81 no 18). Dispositiv

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