

BGer 6B_996/2024 vom 22. Oktober 2025

Bundesgericht, 2025-10-22, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_996_2024

FR: TF 6B_996/2024 du 22 octobre 2025

IT: TF 6B_996/2024 del 22 ottobre 2025

Erwägungen

E. 1

Invoquant une constatation manifestement inexacte des faits ainsi qu'une violation du droit, le recourant conteste sa condamnation pour violation grave des règles de la circulation routière. Sans remettre en cause son dépassement de vitesse de 29 km/h (79 km/h au lieu de 50 km/h, compte tenu de la marge de sécurité), il soutient qu'il ne pouvait pas se douter, au vu de la configuration des lieux, que le tronçon sur lequel il a été contrôlé était limité à 50 km/h.

E. 1.1

Chacun doit, dans la circulation, se comporter de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies (art. 26 al. 1 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 [LCR; RS 741.01]). Chacun est de surcroît tenu de se conformer aux signaux et aux marques (art. 27 al. 1 LCR). La vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances (art. 32 al. 1 LCR). Lorsque les conditions de route, de circulation et de visibilité sont favorables, la vitesse maximale générale des véhicules peut atteindre 50 km/h dans les localités (art. 32 al. 2 LCR

cum art. 4a al. 1 let. a de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 [OCR; RS 741.11]) et 80 km/h hors des localités, à l'exception des semi-autoroutes et des autoroutes (art. 32 al. 2 LCR

cum

art. 4a al. 1 let. b OCR).

E. 1.1.1

À l'intérieur d'une localité (art. 4a al. 1 let. a OCR), la limitation générale de vitesse de 50 km/h s'applique dans toute la zone bâtie de façon compacte; elle commence au signal "Vitesse maximale 50, Limite générale" (2.30.1) et se termine au signal "Fin de la vitesse maximale 50, Limite générale" (2.53.1; art. 4a al. 2 OCR). Ces signaux sont placés dès qu'il existe une zone bâtie de façon compacte sur l'un des deux côtés de la route, respectivement à partir de l'endroit où ni l'un ni l'autre des côtés de la route n'est bâti d'une façon compacte (art. 4a al. 2 OCR et 22 al. 3 de l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 [OSR; RS 741.21]). Le signal "Vitesse maximale 50, Limite générale" s'applique dans toute la zone bâtie de façon compacte à l'intérieur des localités; il n'a pas à être répété après la fin d'une intersection (art. 4a al. 2 OCR , 16 al. 2 OSR et 22 al. 3 OSR; Bussy/Rusconi/Jeanneret/Kuhn/Mizel/Müller, Code suisse de la circulation routière commenté, 5e éd. 2024, rem. 3.6.4

ad

art. 32 LCR). Pour les conducteurs qui entrent dans une localité par des routes secondaires peu importantes (telles que routes qui ne relient pas directement entre eux des localités ou des quartiers extérieurs, routes agricoles de desserte, chemins forestiers, etc.), la limitation est aussi valable en l'absence de signalisation, dès qu'il existe une zone bâtie de façon compacte (art. 4a al. 2 2 e phrase OCR). Les signaux annonçant le début ou la fin de la limitation générale de vitesse à 50 km/h ne sont pas nécessaires sur ce type de routes (art. 22 al. 4 OSR).

Hors des localités (art. 4a al. 1 let. b OCR), la limitation générale de vitesse à 80 km/h est valable à partir du signal "Fin de la vitesse maximale 50, Limite générale" (2.53.1) ou "Fin de la vitesse maximale" (2.53; art. 4a al. 3 2 e phrase OCR).

E. 1.1.2

Selon la jurisprudence, la notion de zone bâtie de façon compacte (

dichtbebaut), commune aux art. 4a al. 2 OCR , 16 al. 2 et 22 al. 3 OSR, n'exige pas des constructions contiguës; il faut par ailleurs prendre en considération la zone entière et non pas seulement un court tronçon (ATF 127 IV 229 consid. 3b; arrêts 6B_1445/2019 du 17 avril 2020 consid. 2.1; 6B_464/2015 du 8 février 2016 consid. 2.1 et les références citées).

E. 1.2

Conformément à l' art. 90 LCR , celui qui viole les règles de la circulation prévues par ladite loi ou par les dispositions d'exécution émanant du Conseil fédéral est puni de l'amende (al. 1). Celui qui, par une violation grave d'une règle de la circulation, crée un sérieux danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire (al. 2).

Pour déterminer si une violation d'une règle de la circulation doit être qualifiée de grave au sens de l' art. 90 al. 2 LCR , il faut procéder à une appréciation aussi bien objective que subjective. D'un point de vue objectif, la violation grave d'une règle de circulation au sens de l' art. 90 al. 2 LCR suppose que l'auteur ait mis sérieusement en danger la sécurité du trafic. Il y a création d'un danger sérieux pour la sécurité d'autrui non seulement en cas de mise en danger concrète, mais déjà en cas de mise en danger abstraite accrue (ATF 143 IV 508 consid. 1.3; 142 IV 93 consid. 3.1; 131 IV 133 consid. 3.2). Subjectivement, l' art. 90 al. 2 LCR exige, selon la jurisprudence, un comportement sans scrupules ou gravement contraire aux règles de la circulation, c'est-à-dire une faute grave et, en cas d'acte commis par négligence, à tout le moins une négligence grossière. Celle-ci doit être admise lorsque le conducteur est conscient du caractère généralement dangereux de son comportement contraire aux règles de la circulation. Mais une négligence grossière peut également exister lorsque, contrairement à ses devoirs, l'auteur ne prend absolument pas en compte le fait qu'il met en danger les autres usagers, en d'autres termes s'il se rend coupable d'une négligence inconsciente. Dans de tels cas, une négligence grossière ne peut être admise que si l'absence de prise de conscience du danger créé pour autrui repose elle-même sur une absence de scrupules (ATF 131 IV 133 consid. 3.2; arrêt 6B_1300/2016 du 5 décembre 2017 consid. 2.1.2 non publié aux ATF 143 IV 500 ; arrêt 6B_345/2019 du 18 avril 2019 consid. 2.1). Plus la violation de la règle de la circulation est objectivement grave, plus on admettra l'existence d'une absence de scrupule, sauf indice particulier permettant de retenir le contraire (ATF 142 IV 93 consid. 3.1).

Dans le domaine des excès de vitesse, la jurisprudence a été amenée à fixer des règles précises afin d'assurer l'égalité de traitement. Ainsi, selon la jurisprudence constante, l'élément objectif et subjectif du cas grave au sens de l' art. 90 al. 2 LCR est en principe réalisé, sans égard aux circonstances concrètes, en présence d'un dépassement de la vitesse autorisée de 25 km/h ou plus à l'intérieur des localités (ATF 143 IV 508 consid. 1.3 et les références citées; arrêt 6B_1204/2016 du 24 mai 2017 consid. 3.1). La jurisprudence admet cependant que dans des circonstances exceptionnelles, il y a lieu d'exclure l'application du cas grave alors même que le seuil de l'excès de vitesse fixé a été atteint (ATF 143 IV 508 consid. 1.3 et les références citées; cf. aussi arrêts 6B_672/2018 du 20 septembre 2018 consid. 1.1; 6B_1204/2016 précité consid. 3.1).

E. 1.3

En l'espèce, l'arrêt attaqué retient que le recourant circulait depuis la localité de U._____ en direction du lieu de contrôle et n'avait pas rencontré de panneau indiquant la fin de la limitation de 50 km/h, de sorte qu'il se trouvait encore à l'intérieur de la localité au sens de l' art. 1 al. 4 OSR . La cour cantonale a ensuite considéré que le tronçon litigieux se trouvait dans une zone bâtie de façon compacte, au vu de la densité relativement importante d'habitations de part et d'autre de la chaussée (quartiers de villas au sud et barres d'immeubles au nord), ainsi que de la proximité immédiate d'un centre commercial et de la gare de la localité de U._____. L'absence de passage piéton, de trottoir, d'arrêt de bus ou encore de commerces ne remettait pas en cause le caractère compact de la zone bâtie.

En substance, le recourant estime que la limitation de 50 km/h n'était pas reconnaissable sur le tronçon en question, rectiligne sur 400 mètres et jouissant d'une visibilité parfaite, et dans la mesure où il n'y aurait pas de bâtiments voisins disposant d'un accès débouchant sur cette route. Selon lui, en raison de la configuration des lieux, la route étant située en contrebas, il ne pouvait pas voir les bâtiments situés de part et d'autre du tronçon et ainsi se rendre compte qu'il était limité à 50 km/h.

E. 1.4

La route litigieuse, marquant la transition entre l'intérieur et l'extérieur de la localité de U._____, n'a pas une situation en agglomération qui est d'emblée évidente et peut dès lors être considérée comme un tronçon atypique en localité ("

atypische Innerortsstrecken "). Il s'agit en l'occurrence d'un tronçon rectiligne sur environ 400 mètres reliant deux carrefours en giratoire et dépourvu de constructions proches du côté sud. L'état de fait ne permet pas de confirmer si les quartiers de villas situés au sud sont réellement visibles depuis la route litigieuse; les photographies produites au dossier ne permettent pas plus de trancher cette question, dans la mesure où elles ont été prises depuis la direction opposée à la circulation du recourant lorsqu'il a été contrôlé. Au nord de la route, des bâtiments se trouvent à proximité immédiate, dont la nouvelle gare de la localité ainsi qu'un centre commercial, mais ne bénéficient toutefois pas d'un accès débouchant sur le tronçon en question.

Si cette description des lieux présente certes des similarités avec l'état de fait à la base de l' ATF 127 IV 229 , dans lequel le caractère urbain (zone bâtie de façon compacte) a été nié, la principale différence réside dans la visibilité des bâtiments construits au nord du tronçon. Ainsi, dans cet arrêt de principe cité par le recourant, les maisons qui se trouvaient le long de l'un des côtés du tronçon routier n'étaient non seulement pas directement accessibles, mais étaient de plus cachées par de grands arbres et des buissons (consid. 3b). Or à l'inverse

de cet état de fait, les photographies présentes au dossier montrent que les bâtiments érigés du côté nord du tronçon litigieux sont aisément visibles pour tout usager empruntant cette route. Sur ce point, le recourant ne saurait être suivi lorsqu'il prétend péremptoirement que les bâtiments ne seraient pas apparus dans son champ de vision en raison du relief présenté par la configuration des lieux. Si les images prises figurent certes un mur de soutènement construit de part et d'autre du tronçon, les constructions ne sont manifestement pas dissimulées par le léger talus présent du côté nord.

Par ailleurs, à l'inverse de l'automobiliste dans l' ATF 127 IV 229 , le recourant n'a pas été contrôlé lorsqu'il entrait dans la localité mais lorsqu'il circulait sur le tronçon en provenance du centre de celle-ci. Il n'est pas contesté qu'avant de s'engager sur la route litigieuse, le recourant a traversé le coeur du village de U._____ où la vitesse était limitée à 50 km/h et le caractère urbain évident. Dans ces circonstances, contrairement à un automobiliste entrant dans une localité qui peut rencontrer des difficultés pour identifier le caractère urbain à défaut de constructions visibles depuis la route, le recourant venait d'une zone bâtie de façon compacte limitée à 50 km/h. Lorsqu'il s'est engagé sur le tronçon litigieux, rien de concret ne permettait de supposer qu'il avait effectivement quitté la zone bâtie de façon compacte, au vu des constructions clairement visibles érigées le long du côté nord de la route et de l'absence de signalisation de fin de localité. Le caractère urbain était ainsi d'autant plus reconnaissable compte tenu de la direction de sa circulation. Au demeurant, en partant depuis la zone urbaine de U._____, la route en question ne débouche pas directement sur la sortie de la localité comme soutenu par le recourant, mais relie un quartier industriel périurbain situé à l'ouest de ce village, lequel présente aussi des constructions bâties de façon compacte, comprenant notamment la déchetterie communale. Les carrefours à sens giratoire aux deux extrémités du tronçon, ainsi que les bandes cyclables renforcent encore plus l'ancrage de la route dans la localité.

En définitive, compte tenu de la signalisation concrètement en place, le fait que ce tronçon, atypique en zone de localité, soit dépourvu de débouchés depuis d'autres chemins, ainsi que de trottoirs, d'arrêts de bus, de passages piétons ou encore de parkings, ne permettait pas pour autant au recourant de supposer qu'il avait quitté la localité et que la vitesse autorisée était de 80 km/h. En dépit de ses critiques, la cour cantonale n'a pas violé le droit fédéral en considérant que la zone, comprenant le tronçon en question, devait dans son ensemble être considérée comme bâtie de façon compacte. Les comparaisons effectuées avec d'autres affaires ne sont pas pertinentes, puisqu'elles ne se prêtent pas à des situations semblables, comme le recourant le relève d'ailleurs lui-même.

E. 1.5

Au vu de ce qui précède, le recourant, qui provenait d'un tronçon limité à 50 km/h, ne pouvait pas faire abstraction de la signalisation en place et de l'absence de panneaux indiquant la fin de cette limitation, en se prévalant de l'apparence des lieux, lorsqu'il s'est engagé sur le tronçon certes atypique mais néanmoins en zone de localité.

Sur ce type de tronçon, le Tribunal fédéral a déjà rappelé à plusieurs reprises que le respect des signaux de limitation de vitesse s'avère particulièrement important, dès lors que les conducteurs ont tendance à relâcher leur vigilance et leur discipline. Par comparaison avec les routes situées hors des localités, il faut considérer l'existence d'un risque accru sur ce type de tronçon, justifiant de retenir, indépendamment des circonstances concrètes, un cas grave au sens de l' art. 90 al. 2 LCR en présence d'un excès de vitesse de plus de 25 km/h

(arrêt 6B_1445/2019 précité consid. 2.6 avec les références). Les critiques soulevées dans la motivation subsidiaire du recourant, qui souhaite obtenir une condamnation pour violation simple des règles de la circulation routière (cf. art. 90 al. 1 LCR), sont par conséquent infondées. On ne voit au demeurant pas quelles circonstances exceptionnelles justifieraient en l'espèce une diminution de sa faute (cf. arrêt 6B_672/2018 précité consid. 1.1 citant à cet égard, comme circonstances exceptionnelles, une limitation provisoire de vitesse sur un tronçon pour des motifs écologiques liés à une présence excessive de particules fines dans l'air, respectivement pour des raisons relevant de mesures de modération du trafic). La condamnation du recourant sans l'angle de l' art. 90 al. 2 LCR s'avère partant conforme au droit fédéral.

E. 2

Pour le reste, le recourant ne conteste pas la peine qui lui a été infligée. Son recours est dès lors rejeté, dans la mesure de sa recevabilité, à ses frais (cf. art. 66 al. 1 LTF). Il n'est en outre pas alloué de dépens (cf. art. 68 al. 3 LTF).

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