

Bussy/Rusconi  
Jeanneret/Kuhn/Mizel/Müller

---

# CS CR

commenté

4<sup>e</sup> édition

Helbing Lichtenhahn



# Avant-propos

Le présent ouvrage n'est rien d'autre que la quatrième édition, actualisée au 1<sup>er</sup> janvier 2015, du Code suisse de la circulation routière, dont les auteurs initiaux sont Messieurs André Bussy et Baptiste Rusconi. La troisième édition datant de 1996, quatre nouveaux auteurs se sont attelés à la remise à jour du texte, soit Messieurs Yvan Jeanneret, André Kuhn, Cédric Mizel et Christoph Müller. Ceux-ci se sont partagés la tâche et, afin que le lecteur sache clairement qui a revu quel commentaire de disposition, cette quatrième édition comprend, au bas de chaque texte, les initiales du responsable de la disposition. Le lecteur comprendra ainsi qu'à l'exception des dispositions légales nouvelles, le texte de base est celui de Messieurs Bussy et Rusconi, remis à jour par l'un des quatre auteurs suivants :

AK: André Kuhn

ChM: Christoph Müller

CM: Cédric Mizel

YJ: Yvan Jeanneret

De plus, un tel ouvrage est toujours l'aboutissement d'une collaboration qui dépasse largement le travail effectué par les seuls auteurs. Ces derniers aimeraient de ce fait remercier ici Mesdames Nahal Aminian, Leticia Boni, Fanny Kunz Pronini, Leslie La Sala et Sara Ruchiti, ainsi que Messieurs Stéphane Brumann, Gaétan Droz, Alejandro Follonier, Olivier Riske et Yan Wojcik, pour leurs apports déterminants dans les aspects formels, et parfois même matériels, du produit fini que vous tenez entre vos mains, ainsi que pour leur relecture attentive et la réalisation de l'index, ceci sans parler des multiples autres participants de l'ombre, sans lesquels ce projet n'aurait pas pu aboutir.

Les auteurs



# Sommaire

Avant-propos . . . . .	V
Table des matières . . . . .	IX
Table des abréviations . . . . .	IXX
<b>Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) 741.01 . . . . .</b>	<b>1</b>
Titre 1: Dispositions générales . . . . .	1
Titre 2: Véhicules et conducteurs . . . . .	90
Titre 3: Règles de la circulation . . . . .	332
Titre 3a: Gestion du trafic . . . . .	677
Titre 4: Responsabilité civile et assurance . . . . .	680
Titre 4a: Systèmes d'information . . . . .	882
Titre 5: Dispositions pénales . . . . .	894
Titre 6: Exécution de la loi, dispositions finales . . . . .	999
<b>Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) 741.11 . . . . .</b>	<b>1033</b>
<b>Ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant les taux d'alcoolémie limites admis en matière de circulation routière 741.13 . . . . .</b>	<b>1189</b>
<b>Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) 741.21 . . . . .</b>	<b>1191</b>
<b>Ordonnance sur l'assurance des véhicules (OAV) 741.31 . . . . .</b>	<b>1403</b>
<b>Ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière, OAC) 741.51 . . . . .</b>	<b>1465</b>
<b>Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) 741.41 . . . . .</b>	<b>1613</b>
<b>Ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR) 741.013 . . . . .</b>	<b>1809</b>
<b>Ordonnance de l'OFROU concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR-OFROU) 741.013.1 . . . . .</b>	<b>1851</b>
<b>Loi sur les amendes d'ordre (LAO) 741.03 . . . . .</b>	<b>1869</b>

---

<b>Ordonnance sur les amendes d’ordre (OAO) 741.031 . . . . .</b>	<b>1889</b>
<b>Annexes . . . . .</b>	<b>1893</b>
<b>OCR Annexes . . . . .</b>	<b>1895</b>
<b>OSR Annexes . . . . .</b>	<b>1897</b>
<b>OAV Annexes . . . . .</b>	<b>1943</b>
<b>OAC Annexes . . . . .</b>	<b>1969</b>
<b>OOCCR-OFROU Annexes . . . . .</b>	<b>2007</b>
<b>OAO Annexes . . . . .</b>	<b>2021</b>
<b>Index . . . . .</b>	<b>2047</b>

# Loi fédérale sur la circulation routière (LCR)

741.01

du 19 décembre 1958

*L'assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu les art. 82, al. 1 et 2, 110, al. 1, let. a, 122, al. 1, et 123, al. 1, de la Constitution<sup>1,2</sup>  
vu le message du Conseil fédéral du 24 juin 1955<sup>3</sup>,

*arrête :*

## Titre 1: Dispositions générales

### Art. 1 LCR

<sup>1</sup> La présente loi régit la circulation sur la voie publique ainsi que la responsabilité civile et l'assurance pour les dommages causés par des véhicules automobiles, des cycles ou des engins assimilés à des véhicules.<sup>4</sup>

Champ  
d'application

<sup>2</sup> Les conducteurs de véhicules automobiles et les cyclistes sont soumis aux règles de la circulation (art. 26 à 57a) sur toutes les routes servant à la circulation publique; les autres usagers de la route ne sont soumis à ces règles que sur les routes ouvertes entièrement ou partiellement aux véhicules automobiles ou aux cycles.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Sauf dispositions contraires de la présente loi, la loi du 12 juin 2009 sur la sécurité des produits<sup>6</sup> s'applique à la mise sur le marché de véhicules automobiles, de cycles et de remorques ainsi que de leurs composants.<sup>7</sup>

---

<sup>1</sup> RS 101

<sup>2</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2013 (RO 2012 6291; FF 2010 7703).

<sup>3</sup> FF 1955 II 1

<sup>4</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 1<sup>er</sup> oct. 2010, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2012 (RO 2011 4925; FF 2010 3767 3779).

<sup>5</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2013 (RO 2012 6291; FF 2010 7703).

<sup>6</sup> RS 930.11

<sup>7</sup> Introduit par l'art. 20 al. 2 ch. 2 de la LF du 12 juin 2009 sur la sécurité des produits (RO 2010 2573; FF 2008 6771). Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2013 (RO 2012 6291; FF 2010 7703).

## 1 Domaine de la LCR

### 1.1 Bases constitutionnelles de la LCR.

La LCR a pour base :

a) Cst. 82 al. 1 et 2 pour ce qui est des règles de circulation sur la voie publique, de signalisation routière et de construction et d'équipement des véhicules routiers et de la haute surveillance sur les routes d'importance nationale ;

b) Cst. 122 al. 1, qui donne à la Confédération le droit de légiférer en matière civile et qui est la base des dispositions sur la responsabilité civile et l'assurance ;

c) Cst. 123 al. 1 qui donne à la Confédération le droit de légiférer en matière pénale et qui est la base de certaines infractions spécifiques au domaine de la circulation ;

d) Cst. 110 al. 1 lit. a pour ce qui est de la réglementation de la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels.

**1.2 Délimitation des compétences entre la Confédération et les cantons.** La souveraineté des cantons sur les routes est réservée dans les limites du droit fédéral, mais leur compétence d'interdiction, de restriction et de réglementation de la circulation est restreinte.

### 1.3 Réglementation de la circulation publique

**1.3.1** C'est le principe de la territorialité qui s'impose en droit public. Ainsi, le droit public suisse ne s'applique, en principe, qu'aux états de fait qui se déroulent en Suisse ; ce principe prévaut en matière d'application de la LCR. Toutefois, en application de la théorie dite des effets («Auswirkungsprinzip»), le droit suisse peut trouver application à des faits surve-

nus à l'étranger, mais dont les effets se déploient sur le territoire suisse dans une mesure significative. A défaut de tels effets, le droit public suisse ne peut s'appliquer qu'en présence d'une base légale claire (ATF 133 II 331, c. 6.1 sur le retrait du permis de conduire suisse à raison d'infractions commises à l'étranger, ayant débouché sur l'adoption de LCR 16c<sup>bis</sup>. S'agissant des normes de droit pénal (LCR 90 ss), outre LCR 1, doivent de surcroît être vérifiées les conditions de CP 3 à 8, applicables par CP 333 al. 1, ou de LCR 101).

**1.3.2 Usagers soumis aux règles de circulation.** LCR 1 al. 2 prévoit que LCR 26 à 57a doivent être observés par les conducteurs de VA et les cyclistes «sur toutes les routes servant à la circulation publique», y compris par les étrangers, qui ne sont pas excusables de ne pas les connaître (ATF 87 II 301 = JdT 1962 I 398 n° 9). Pour la définition des véhicules automobiles, v. LCR 7 al. 1 et LCR 7 rem. 1 et 2. La définition des cycles est donnée à OETV 24 al. 1. (v. aussi ATF 111 IV 171 = JdT 1985 I p. 386 n° 1 = rés. BJP 1989 p. 83 n° 631). En revanche, les autres usagers ne sont soumis aux règles de LCR 26 à 57a que «sur les routes ouvertes entièrement ou partiellement aux véhicules automobiles et aux cycles». Il s'agit des véhicules à traction animale (v. LCR 21), des voitures à bras équipées ou non d'un moteur (v. OCR 44 al. 3, 48 al. 1), des cavaliers (v. LCR 50 al. 4 et LCR 50 rem. 1.2.2), des animaux sous conduite isolés (v. LCR 50 et LCR 50 rem. 3.1.1) ou en troupeaux, etc. (v. LCR 50 et LCR 50 rem. 2.1.1). Pour éviter tout malentendu en matière de priorité, il est précisé que les règles sur la question sont applicables «par analogie»



aux cavaliers et conducteurs d'animaux (LCR 50 al. 4), mais cette notion d'analogie est supprimée par OCR 14 al. 4 pour les «conducteurs de véhicules sans moteur, les cycles et les cavaliers ainsi que les conducteurs de chevaux et autres gros animaux qui sont assimilés aux conducteurs de véhicules à moteur». Les piétons font l'objet de règles spéciales (LCR 49, OCR 46-49). Selon l'ATF 112 IV 100 = JdT 1987 I p. 426 n° 28, la LCR tend à réglementer le comportement aussi bien des conducteurs de véhicules que des piétons. Par conséquent, lorsqu'un véhicule parké sur la voie publique gêne l'entrée ou la sortie de personnes d'un bâtiment privé, il viole les règles de la circulation routière. LCR 37 al. 2 et OCR 19 al. 2 lit. g sauvegardent le libre accès à la propriété des piétons également, peu importe que la maison soit habitée ou non, en bon ou en mauvais état. OCR 48 al. 1 prescrit que les personnes conduisant une voiture à bras équipée ou non d'un moteur (OCR 44 al. 3), une voiture d'enfant, une chaise d'invalides ou un cycle, doivent observer au moins les prescriptions et les signaux destinés aux piétons. Les règles de circulation s'appliquent en principe aux chemins de fer routiers et tramways (LCR 48): ATF 92 II 354 = JdT 1967 I 558. V. également LCR 48 rem. 2.1.

Les règles de circulation s'appliquent non seulement sur la chaussée ouverte à tous les usagers, mais aussi sur les parties de la route réservées à certaines catégories d'entre eux. Par l'établissement de trottoirs, bandes ou pistes cyclables, îlots séparateurs et autres installations semblables, seul l'usage de la partie de la route est restreint, non le domaine d'application des règles générales (ATF 95 IV 154). V. également rem. 2.3 ci-dessous.

Les règles de circulation ne visent pas seulement le trafic en mouvement, mais également le trafic au repos, soit les véhicules immobilisés sur les routes et les places (ATF 89 I 533 = JdT 1964 I 512; ATF 94 IV 28 = JdT 1969 I 444 n° 58; ATF 100 IV 98 = JdT 1975 I 417 n° 49; ATF 112 IV 38 = JdT 1986 I 394 n° 6; TF, 6B\_507/2012, c. 2.1)

Un conducteur qui perd la maîtrise de son véhicule et termine sa course sur un espace non ouvert à la circulation publique n'en reste pas moins soumis aux dispositions pénales de la LCR (TF, 6B\_54/2010, c. 1.3 i.f.).

Les «dispositions de la LCR ne s'appliquent pas aux véhicules qui circulent exclusivement sur des terrains interdits au public; il en est de même pour la circulation de véhicules dans des endroits retirés et non fréquentés par le public» (ATF 106 Ia 84, c. 2; ATF 101 Ia 565); dans de telles régions, les cantons restent compétents. Pour la responsabilité civile, v. rem. 1.4 ci-dessous.

**1.3.3 Circulation militaire.** Les règles de circulation de la LCR, de l'OCR et de l'OSR s'appliquent aussi à la circulation militaire, avec les prescriptions complémentaires de l'OCM. Selon JAAC 1973 37 p. 57 n° 24, le CF peut édicter des règles complémentaires, v. LCR 57 al. 1 et LCR 57 rem. 3.5 et LCR 25 rem. 2.4. Les véhicules militaires sont soumis à la responsabilité causale de LCR 58 ss (v. aussi OCM 81). Lorsqu'un fonctionnaire de l'administration militaire viole une règle de circulation, la poursuite de l'infraction relève de la juridiction militaire (ATF 101 Ia 427 = JdT 1976 I 459).

**1.3.4 Bénéficiaires de privilèges et immunités diplomatiques ou consulaires.** Les bénéficiaires des privilèges et immu-

nités diplomatiques ou consulaires sont régis par:

- la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques du 18 avril 1961, entrée en vigueur pour la Suisse le 14 avril 1964 (RS 0.191.01);
- la Convention de Vienne sur les relations consulaires du 24 avril 1963, entrée en vigueur pour la Suisse le 14 mars 1967 (RS 0.191.02);
- selon le cas, par des accords de siège avec les organisations internationales installées sur le territoire du pays dans lequel ils sont en mission (p.ex. ONU).

En vertu de l'art. 31 de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques du 18 avril 1961, l'agent diplomatique accrédité en Suisse y jouit de l'immunité de la juridiction pénale et également de l'immunité de la juridiction civile et administrative (sauf certaines exceptions). Sur l'interdiction des tests de contrôle de la capacité de conduire, v. OCCR 19 et sur les prescriptions en matière de contrôle, interdiction de saisir les permis, v. OCCR 35.

Au sujet de ces personnes, le CF peut «régler différemment la compétence des autorités et prévoir d'autres dérogations à la LCR et à ses dispositions d'exécution, lorsqu'elles découlent d'usages internationaux» (LCR 106 al. 6). V. OETV 1 al. 6.

L'Etat accréditant n'a aucun droit d'exiger de l'Etat accréditaire que des places de parc sur la voie publique soient réservées à ses agents diplomatiques (JAAC 1972 p. 63 n° 27). Si un diplomate parque son véhicule à un endroit interdit et que la police l'enlève, doit-il payer la facture? Réponse nuancée dans JAAC 1962/1963 p. 81 n° 39 = JdT 1967 I 399 n° 20.

Les plaques «CD», «CC» et «AT» sont réglementées par OAC 84 à 86, ainsi que leurs conditions de délivrance.

V. aussi LCR 106 rem. 1.6.

#### **1.4 Responsabilité civile et assurance**

**1.4.1** La RC fondée, non sur la faute, mais sur la seule causalité entre l'emploi du véhicule automobile et le dommage a été instituée en Suisse dès 1933 par la LA de 1932 à la charge des détenteurs de ce véhicule (v. LCR 58 ss). LCR 1 al. 1 vise la responsabilité liée à l'usage des véhicules automobiles (v. LCR 7), des cycles (v. OETV 24 al. 1) et des engins assimilés à des véhicules (introduit au 1<sup>er</sup> janvier 2012; RO 2011 4925. Définition, v. OCR 1 al. 10).

**1.4.2** *Lieu de l'emploi.* La responsabilité spéciale organisée par la LCR à la charge des détenteurs de VA est encourue même si le fait générateur de cette responsabilité (emploi ou accident de circulation) s'est produit en dehors de la voie publique; p.ex. dans un garage: ATF 77 II 58 = JdT 1951 I 451 n° 13; VD, JdT 1971 I 386 n° 1; dans une cour d'usine: VS, RVJ 1994 p. 296. «Celui qui, ayant perdu la maîtrise de son véhicule automobile, est sorti de la route et, en dehors de celle-ci, a causé un préjudice à quelqu'un est civilement responsable selon la loi. Il en est de même de celui qui se rend chez une personne habitant sa propriété privée et y cause des dommages avec un véhicule auto» (Message 1955 p. 9). Un véhicule qui circule en dehors de la voie publique, dans un champ, est également soumis à la responsabilité civile du détenteur, à la condition que le préjudice soit la conséquence du risque inhérent au véhicule. Or, cela n'est pas le cas d'un dommage matériel, même important, causé par deux couteaux qui se sont détachés d'une faucheuse accro-

chée à un tracteur. Une telle faucheuse n'est par ailleurs pas un véhicule automobile (ATF 114 II 376 = JdT 1988 I 686 ss = rés. JdT 1989 I 711 n° 71, arrêt cantonal TG, in RBOG-TG 1988 p. 102 n° 13). En revanche, un tracteur agricole est soumis à la responsabilité de LCR 58 ss, même lorsqu'il remorque une charrue dans un champ. De même, une chenillette à moteur servant à l'entretien des pistes de ski, qui, par ailleurs, est un véhicule automobile au sens de LCR 7 al. 1, est soumise à la responsabilité causale de la LCR en cas d'accident sur la piste de ski (ATF 116 II 214 et arrêt cantonal SG 1989 GVP 1990 p. 151 n° 56). Les pistes de ski ont été in casu assimilées à des voies publiques à cause de leur fréquentation. On pensait donc pouvoir dire avec l'instance cantonale saint-galloise que la responsabilité civile de la LCR s'applique, peu importe le lieu, même hors de la voie publique, lorsqu'il s'agit d'un véhicule automobile même non destiné à la circulation sur la voie publique, lorsque le risque inhérent au véhicule est en cause. L'autorité cantonale se référait même à notre précédente édition pour affirmer qu'il serait plus juste de dire que la responsabilité causale de la LCR est indépendante de l'usage auquel serait destiné le véhicule ainsi que du lieu de l'accident. Et pourtant, le TF a jugé que les règles spéciales de responsabilité prévues par la LCR n'étaient pas applicables à un accident survenu sur un circuit de kart entre deux participants à la course dont l'un avait quitté la chaussée du circuit, traversé une zone herbeuse, et terminé sa course sur la piste, en sens inverse par rapport à un autre participant qu'il a heurté (ATF 117 II 547 = rés. SJ 1992 p. 327 = rés. JdT 1992 I 726 n° 45).

V. également LCR 52 rem. 3.4. On peut voir deux raisons à cette décision. Tout d'abord le kart n'est défini ni par l'ancien OCE, ni par l'OETV comme étant un véhicule automobile (v. LCR 7 rem. 4), mais le TF ne s'est pas prononcé sur ce point. D'autre part, un circuit de kart ne peut être assimilé à une voie publique aussi facilement qu'une piste de ski, quoique si l'accidenté avait été un des spectateurs, on se serait peut-être posé la question. Les machines de travail utilisées sur les routes sont soumises à la responsabilité causale lorsqu'elles se déplacent, et non lorsqu'elles sont en fonctionnement comme machine, mais la question peut encore se poser si la circulation routière n'est pas complètement arrêtée (OAV 32 al. 1). Concernant les dommages causés par des VA à l'intérieur de fabriques, de chantiers, etc. aucune disposition ne limite cette responsabilité spéciale aux seuls VA destinés à être utilisés sur les voies publiques (ATF 116 II 214). LCR 1 al. 1 ne s'occupe que de savoir si les dommages ont été causés par des VA (question laissée ouverte par ATF 104 II 259 = JdT 1979 I 452 n° 48 ainsi que par ATF 117 II 547). Un VA non soumis à l'obligation de l'assurance RC peut fort bien être soumis au régime de la responsabilité causale. Le TF a toutefois jugé (ATF 115 IV 45 = JdT 1990 IV 112 = rés. JdT 1990 I p. 695 n° 25 présentation H. Schultz dans ZBJV 1991 p. 67 n° 21), que les règles de circulation de la LCR (il ne s'agissait pas de la responsabilité causale) ne s'appliquaient pas en tant que telles aux précautions à prendre par le conducteur d'une excavatrice à chenille sur un chantier, mais qu'on pouvait les appliquer par analogie.

## 2 Routes publiques

**2.1 Terminologie.** Le texte allemand de LCR 1 al.1 parle de «*öffentliche Strasse*» que le texte français traduit par «voie publique». Cette expression de «voie publique» ne se retrouve plus à OCR 1 al.2; elle est quasi inconnue de la législation routière suisse (on la trouve néanmoins à OCR 20 al. 1 et à OAV 33), qui l'abandonne pour celui de «route»: terme qui est d'ailleurs utilisé dans les conventions internationales (Convention de Vienne 1968 circulation art. 1<sup>er</sup> lit. d, où le terme de «route» désigne toute l'emprise de tout chemin ou rue ouvert à la circulation publique). Il est donc préférable à l'expression de voie publique, car le terme de «voie» sert à désigner des subdivisions de la route: v. rem. 4.5 ci-dessous.

**2.2 Définition de la route publique.** Sont des routes publiques au sens de la LCR les voies de communication et les espaces utilisables pour la circulation de tous les usagers ou de certains d'entre eux, qu'il s'agisse du trafic en mouvement ou à l'arrêt, qui ne sont pas réservées exclusivement à un usage privé (v. infra rem. 3).

**2.3 Circulation publique.** Une route est ouverte à la circulation publique lorsqu'elle est mise à disposition d'un cercle indéterminé de personnes même si son usage est limité par la nature de la route ou par le mode ou le but de son utilisation (ATF 86 IV 29 = JdT 1960 I 386 n° 1; ATF 92 IV 10 = JdT 1966 I 386 n° 1; ATF 104 IV 105 = JdT 1978 I 388 n° 3). Peu importe que la route ait un but particulier, par exemple qu'elle conduise à une église ou à une école; peu importe qu'elle soit réservée à une certaine catégorie d'usagers, par exemple aux cyclistes ou aux automobilistes seulement; il suffit qu'un es-

pace soit à la disposition d'un cercle indéterminé de personnes (GR 1992 PKG 1992 p. 149 n° 36 = rés. JdT 1994 I 662 n° 1: route privée menant à une gravière désaffectée, au bord d'un fleuve, mais utilisée par un nombre indéterminé de personnes, en particulier par des pêcheurs, la notion de route publique devant être interprétée extensivement; TF in JdT 1976 I 386 n° 1; TF, 6B\_847/2011, c. 2: chemin accessible aux chasseurs, employés communaux, propriétaires privés et promeneurs). Une route de quartier, même en construction, est une route publique, surtout lorsqu'aucun panneau ne restreint son accès et même si, du fait qu'elle est en construction, elle est en pratique utilisée davantage par les piétons que par les véhicules (RBOG-TG 1983 p. 109 n° 43).

Par «route publique, il faut entendre tout terrain servant à la circulation, y compris une place, un pont, un passage sous-voies, etc., une route que chacun peut utiliser» (Message 1955 p. 9). Une aire publique interdite à la circulation par le signal n° 2.01 (OSR 18 al. 1) perd-elle son caractère de route publique? Question réservée dans ATF 92 II 354 = JdT 1967 I 558, question laissée ouverte dans GR, PKG 1992 p. 149 n° 36, où de surcroît, il était question d'un signal placé non valablement. VS, RVJ 1994 p. 296 n'a pas considéré comme voie publique une cour d'usine dont la route d'accès était munie du signal n° 4.09 «Impasse» et la cour elle-même du signal n° 2.14 «Circulation interdite aux voitures, aux motocycles et cyclo-moteurs», avec plaque complémentaire «Gemeinde + Feuerwehr gestattet».

Une parcelle privée jouxtant une voie publique sans séparation n'est pas sou-

mise à la LCR si elle ne sert pas à la circulation d'un nombre indéterminé de VA (ATF 109 IV 131 = JdT 1983 I 386 n° 1 = rés. BJP 1984 p. 102 n° 738 présentation H. Schultz dans ZBJV 1985 p. 49 n° 1). Selon OW. AB-OW 1986/87 p. 122 n° 34 = rés. JdT 1989 I 650 n° 1 = rés. BJP 1989 p. 6 n° 516, la place sise à côté de l'aire principale d'un garage – aire à considérer comme route publique – et qui, en principe, est réservée aux employés qui conduisent les véhicules des clients à l'atelier ou à l'installation de lavage, mais que les clients peuvent aussi utiliser lorsqu'ils amènent eux-mêmes leurs véhicules, ne perdrait pas son caractère privé tant qu'elle ne serait qu'occasionnellement empruntée par des personnes qui ne sont ni employés ni clients.

Les chemins qui, au sens de LCR 43 al. 1, «ne se prêtent pas ou ne sont manifestement pas destinés à la circulation des véhicules automobiles et des cycles», mais qui sont des chemins pour piétons ou de randonnée pédestre sont, en principe, interdits à la circulation des véhicules automobiles et des cycles, v. LCR 43 rem. 1.3.1. Ces chemins sont des routes publiques au sens de LCR 1. La notion de «routes forestières» avait été définie par ATF 111 Ib 45. Selon le TF, la route forestière doit être nécessaire à l'exploitation de la forêt, ce qui n'était pas le cas d'une route dont le but était essentiellement le développement touristique de la région. L'arrêt constatait en tout cas que la législation de l'époque sur les forêts ne définissait pas la notion de route forestière. Dans l'actuelle législation (Loi fédérale sur les forêts du 4 octobre 1991 (LFo). RS 921.0), l'art. 2 al. 2 lit. b mentionne la route forestière comme étant une surface à assimiler aux forêts pour la protection de celle-ci, mais n'en donne toujours au-

cune définition. D'autre part, LFo 15 réglemente la circulation des véhicules à moteur en forêt et sur les routes forestières. Les véhicules à moteur ne sont autorisés à circuler en forêt et sur les routes forestières que pour accomplir les activités de gestion forestière (pour un exemple de réglementation des routes forestières: TF, 2C\_770/2012). Des exceptions sont toutefois prévues, notamment en faveur de l'armée et d'autres tâches d'intérêt public (LFo 15 al. 1). OFo 13 (Ordonnance sur les forêts du 30 novembre 1992; RS 921.01), précise quelles sont ces exceptions. Selon LFo 15 al. 2, les cantons peuvent admettre d'autres catégories d'usagers que les véhicules à moteur sur les routes forestières, donc également les cyclomoteurs, à certaines conditions. Ces autres usagers peuvent être des piétons, des cavaliers, des cyclistes, etc. LFo 15 al. 3 prescrit que les cantons pourvoient à la signalisation et aux contrôles nécessaires. Par conséquent, une route qui ne serait pas interdite à la circulation des véhicules à moteur peut être empruntée par ces derniers.

En revanche, la pratique du motocross et du Vélo tout terrain (VTT) en forêt serait en tout cas interdite par les dispositions susmentionnées. En revanche, les VTT pourraient être autorisés par les cantons selon LFo 15 al. 2, mais seulement sur les routes forestières (et non dans les forêts elles-mêmes) et seulement si les deux conditions de cet alinéa sont remplies, à savoir si la conservation des forêts n'est pas menacée, et si une telle décision n'est pas contraire à l'intérêt public.

Il n'en demeure pas moins que les routes forestières restent des routes publiques et que les chemins forestiers le sont aussi selon ATF 106 Ia 84.

**2.4 Interprétation large.** La notion de route publique doit être interprétée extensivement (ATF 101 Ia 565, c. 4a) et comprend non seulement les voies de communication proprement dites, mais encore tout espace sur lesquels l'on circule, notamment les places de parc, esplanades, sans égard au fait qu'elles ont un accès unique (TF in JdT 1976 I 386 n° 1; ATF 86 IV 29 précité sous rem. 2.3; ATF 92 IV 10 précité sous rem. 2.3; ATF 63 II 209 = JdT 1938 I 474). Pour ce qui est du trottoir, l'ATF 109 IV 131 confirme indirectement que celui-ci est une voie publique dans la mesure où son propriétaire ne le soustrait pas à cette utilisation, par exemple en occupant l'espace qui lui appartient par le dépôt d'objets tels des tables, chaises, bacs à fleurs ou même véhicule à moteur.

**2.5 Propriété de la voie publique.** Le caractère public dépend non pas de la volonté (plus ou moins respectée) du propriétaire, mais de l'usage qui en est fait (Message 1955 p. 9): GR, PKG 1992 p. 149 n° 36 (route privée menant à une gravière désaffectée, mais utilisée par des pêcheurs); ATF 101 IV 173 = JdT 1976 I 388 n° 2 (espace limitrophe d'une route); ATF précité sous rem. 2.3; ATF 100 IV 59 = JdT 1974 I 386 n° 1 (parc de grand magasin); ATF 94 I 569 (place devant des garages postaux). ZG, GVP-ZG 1987/1988 p. 79 n° 8 résume bien le principe: est publique toute aire de circulation qui n'est pas exclusivement réservée à l'usage privé de manière reconnaissable, par exemple par une interdiction de circuler ou de parquer. La notion de route publique s'applique à des parcelles de biens-fonds appartenant aussi bien à des personnes physiques ou morales qu'à des corporations publiques (Confédération, cantons, communes) et des établissements de droit public (CFF,

etc.). La disposition d'un règlement communal interdisant de pénétrer, circuler et aller à cheval sur la propriété d'autrui n'est pas applicable si l'espace est ouvert à la circulation publique et n'est pas signalé comme privé (ATF 104 IV 105 = JdT 1978 I 388 n° 3).

**2.6 Routes et domaine public.** Généralement, les routes font partie du domaine public (par acte formel d'affectation ou usage immémorial; VS, RVJ 1982 p. 220): si un chemin public emprunte un fonds privé, la garantie de la propriété exige que l'autorité soit au bénéfice d'un pouvoir de disposition sur un passage fondé sur un titre juridique de droit privé ou découlant d'une expropriation. Le titre d'acquisition et la décision d'affectation ne sont pas nécessaires lorsque l'usage remonte à des temps immémoriaux. Toutefois, la notion de la route selon le droit cantonal ne joue aucun rôle pour déterminer si l'on est en présence d'une route ouverte à la circulation publique au sens de la LCR (BE, ZBJV 1951 p. 438 = JdT 1952 I 418 n° 1). Exemple de déclaration d'ouverture d'une route au public selon le droit cantonal (SG, GVP 1991 p. 26 n° 14). SJ 1992 p. 522 n° 98 résume ce principe de la manière suivante: «La notion de voie publique figurant dans la LCR est indépendante des notions cantonales de domaine public et de voie publique, ni le droit fédéral ni le droit cantonal [genevois] n'établissent de lien entre ces deux notions.» De même, l'appartenance ou non au domaine public est sans importance pour la notion de route selon la LF du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer, art. 24 ss (ATF 94 I 569). Les définitions de la «route» données par les droits cantonaux ne sont pas utilisables, car elles sont inspirées essentiellement par des questions de répartition de compétences cantonales et communales, de

charge des frais de construction et d'entretien, etc. En réglementant la circulation sur les routes publiques, la Confédération a légiféré sur l'utilisation du domaine public cantonal et communal. De même, la suppression de l'affectation publique d'une route (v. SZ, EGV-SZ 1984 p. 167 n° 51; SG, GVP 1991 p. 153 n° 69) ne sera pas déterminante tant que le propriétaire n'aura pas manifesté son intention de soustraire son terrain à la circulation publique, par exemple par des barrières, une signalisation ou une autre occupation du terrain.

Il peut arriver qu'une corporation publique (Confédération, canton, commune) laisse s'établir une circulation publique sur un fonds dont elle est propriétaire à titre privé et en réserve certaines parcelles pour le stationnement des VA de certains magistrats ou fonctionnaires ou ouvre certaines parcelles de fonds privés à la seule circulation de ces personnes, v. LCR 3 rem. 8.7.

**2.7 Priorité aux intersections et routes publiques.** La priorité de droite ne peut pas être revendiquée au profit d'une route par le seul fait qu'elle serait ouverte à la circulation publique; il faut encore que ses caractéristiques ne permettent pas de la considérer comme une intersection au sens de OCR 1 al. 8 et 15 al. 3; v. LCR 36 rem. 3.3. Les parcs de stationnement, de cours d'immeubles, devant les garages-service, etc., sont considérés comme des emplacements ouverts à la circulation publique, v. infra rem. 2.8; en revanche, leurs sorties ne constituent pas des intersections.

**2.8 Sont notamment des espaces de circulation publique:**

– *chemins forestiers*: peuvent être considérés comme voies publiques, ATF 106 Ia 84;

- *route privée en terre battue menant à une gravière désaffectée*: GR, PKG 1992 p. 149 n° 36;
- *décharge publique payante avec entrée surveillée*: DFJP 1976 JAAC 1976 p. 49 n° 62 = JdT 1977 I 386 n° 1; ATF 104 IV 105 = JdT 1978 I 388 n° 3;
- *cours de fabrique*: TF, 6B\_673/2008; AG, RSJ 1978 p. 28 n° 11, TG, RBOG-TG 1984 p. 102 n° 37 résumé BJP 1985 p. 92 n° 900; *contra*: VS, RVJ 1994 p. 296;
- *cours de gare*: ATF 86 IV 29; ATF 99 II 195;
- *cours d'immeubles*: TF, 6S.286/2003, c. 3.2 (notamment en raison de la présence de places visiteurs), TF in JdT 1976 I 386 n° 1; TF, 6S.286/2003 pour des places de parking desservant un immeuble, librement accessibles en dépit d'un panneau d'interdiction générale de circuler; bruit pouvant être évité dans une cour d'immeuble et usage inutile de l'avertisseur: AG, RSJ 1968 p. 57 n° 20 = JdT 1968 I 386;
- *chemin en propriété privée*, mais au bénéfice d'un droit d'accès à pied ou en voiture (TF, 6A.194/2006, c. 2);
- *parcs des grands magasins*: ATF 100 IV 59 = JdT 1974 I 386 n° 1; TF, 6B\_258/2008 (parking d'une banque); TF, 6S.66/2007, c. 6.1 (parking réservé aux clients d'un centre commercial);
- *parking public*: CF, RDAF 1987 p. 188 n° 88;
- *parcs ouverts au public contre paiement*: BE, ZBJV 1968 p. 267 = JdT 1969 I 386 n° 1; BS 1974 JdT 1976 I 389 = BJM 1975 p. 153;
- *pistes de ski, chemins réservés aux luges et aux promeneurs*: sont des aires de circulation publique et lors-

que des VA y sont utilisés, la LCR est applicable (ATF 101 Ia 565; ATF 116 II 214; UR, rés. BJP 1993 p. 52 n° 424);

- *place devant un garage postal*: ATF 92 IV 10 = JdT 1966 I 386 n° 1. Une place utilisée par les véhicules postaux garés dans les boxes constitue une voie publique au sens de OCR 1 al. 2, mais ne le serait pas si des personnes étrangères à l'exploitation postale ne pouvaient l'utiliser sans autorisation; l'arrêt a omis de réserver l'application de OCR 19 al. 2 lit. g, au cas où la sortie des boxes serait gênée;
- *places devant des garages-service*: SO, BJP 1966 p. 51 n° 78; TG, RBOG-TG 1987 p. 133 n° 41 résumé JdT 1988 I 638 n° 1;
- *places devant des garages (boxes d'immeubles)*: AG, RSJ 1968 p. 57 n° 20 = JdT 1968 I 386 n° 1;
- *places limitrophes d'une route*: ATF 101 IV 173 précité sous rem. 2.5; ZH, RSJ 1962 p. 310 n° 190; TG, RBTG 1987 p. 133 n° 41 = rés. JdT 1988 I 638 n° 1;
- *trottoir*: ATF 112 IV 38 = JdT 1986 I 394 n° 6. V. toutefois ATF 109 IV 131 cité sous rem. 2.3 ci-dessus.

**2.9 Routes ouvertes à la circulation des véhicules automobiles et des cycles.** Les «autres usagers» y sont soumis aux règles de circulation de LCR 26 à 57a;

seuls les signaux et les marques officiels peuvent y être placés: LCR 5 al. 3; publicité interdite: LCR 6. *Routes de grand transit*, v. LCR 3 rem. 1, LCR 2 rem. 1. *Routes européennes*, v. LCR 5 rem. 2. *Routes nationales*, v. LCR 2 rem. 2. *Routes principales et routes secondaires*, v. LCR 2 rem. 3 et 4. *Routes secondaires peu importantes*, OCR 4a al. 2; OSR 22 al. 4. *Routes de montagne*, LCR 45, OCR 38 al. 1. *Routes postales de montagne*, v. LCR 2 rem. 5. *Routes étroites*, OCR 9 al. 2, 13 al. 1, 26 al. 3. *Routes bombées*, OCR 7 al. 1.

**2.10 Intérêt juridique de la notion de «route publique».** Les règles sur les exigences techniques des véhicules routiers sont applicables aux véhicules utilisables sur une voie ferrée, sur l'eau ou dans les airs «lorsqu'ils circulent sur la voie publique, sans devoir suivre une voie ferrée» (OETV 1 al. 2). Les règles sur l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC), ainsi que les règles sur la circulation (LCR 26-57a), doivent être observées par ceux qui veulent utiliser la voie publique. Se trouve sur une voie publique et est assujéti à l'obligation de présenter ses permis, celui qui est assis dans le véhicule, éclairage enclenché, sur le trottoir de propriété privée de sa maison, si ce trottoir est accessible à un nombre indéterminé de personnes (ATF 112 IV 38 = JdT 1986 I 394 n° 6; TF, 6B\_507/2012, c. 2.1).

### 3 Routes privées

**3.1 Définition.** Le terme de «route privée» est pris ici dans le sens général le plus large: espace utilisable pour la circulation d'usagers soit en mouvement, soit à l'arrêt, mais non ouvert à la circulation publique, qu'il s'agisse de routes,

de chemins, de places ou d'aires quelconques.

**3.2 La présomption légale** est que les voies de communication, les espaces carrossables et toutes surfaces qui se prêtent



au trafic en mouvement ou à l'arrêt, sont des routes publiques; «sont publiques les routes qui ne servent pas exclusivement à l'usage privé» (OCR 1 al. 2). Une cour d'immeuble, même aménagée pour six places de parc avec indication des numéros de plaques des véhicules autorisés, reste néanmoins une «route publique» (v. supra rem. 2.8) si son caractère privé n'est pas manifesté comme exposé sous rem. 3.3. Si une partie d'un bien-fonds est aménagée pour le trafic ou même, simplement, se présente comme accessible à un cercle indéterminé de personnes, le fait qu'elle serait immatriculée au Registre foncier n'est pas la preuve qu'elle constitue une route privée ou un espace privé sous l'angle de la LCR.

La condition de circulation sur la voie publique est essentielle pour certaines infractions spéciales, notamment:

- délit d'entrave à la circulation publique: ATF 101 IV 173 précité sous rem. 2.5;
- *Circuler en état d'incapacité* (LCR 91; TF, 6B\_54/2012 pour une manœuvre sur une esplanade dont le caractère privé a été nié): non punissable dans un espace privé, mais certains arrêts cantonaux ont puni comme tentative le fait que le conducteur se dirigeait vers une voie publique (BE, ZBJV 1970 p. 158 = JdT 1971 I 455 n° 78; AG, AGVE 1970 p. 109 n° 41 = JdT 1972 I 474 n° 77);
- *infraction aux devoirs en cas d'accident* (LCR 92): BE, ZBJV 1968 p. 267 = JdT 1969 I 386 n° 1;
- *participation comme conducteur ou passager à une course avec véhicule après vol d'usage, par un tiers* (LCR 94 al. 1);
- *détournement d'usage* (LCR 94 al. 3).

**3.3 Manifestation du caractère privé de l'aire.** Une route ou une place sont privées lorsque la circulation en mouvement ou à l'arrêt n'y est pas ouverte par la volonté expressément manifestée de l'ayant-droit. Cette manifestation se fera soit par une clôture (barrière, chaîne, chicane etc.: TF, 6B\_507/2012, c. 2.2 et 2.3), soit par une interdiction signalée (ATF 101 IV 173; ATF 104 IV 105 = JdT 1978 I 388 n° 3; ZG 1988 GVP-ZG 1987/88 p. 79 n° 8; TF, 6S.411/2005, c. 2 pour un parking interdit à la circulation et accessible uniquement sur autorisation écrite spécifique), soit en déposant des objets: tables, chaises, bacs à fleurs, véhicules à moteur (ATF 109 IV 131 précité sous rem. 2.3 ci-dessus). On remarquera toutefois que certains des objets mentionnés sont susceptibles d'être enlevés et qu'il serait quand même préférable que le propriétaire ait recours aux deux autres moyens. N'est pas une voie publique une zone de chantier, même importante, mais clairement délimitée et restreinte d'accès à un nombre déterminé de personnes (TF, 6B\_87/2008, c. 2.2), un chemin interdit d'accès sous réserve d'une autorisation écrite (TF, 6S.411/2005, c. 2) ou une rampe d'accès à un garage sous-terrain dont la porte ne s'ouvre que pour les locataires au bénéfice d'une télécommande (TF, 6B\_126/2008, c. 2.1).

Du fait qu'un bien-fonds en propriété privée puisse être une aire de circulation publique, il découle que, dans la mesure et pour autant qu'il ne réagisse pas d'une manière visible contre l'usage de son fonds par un cercle indéterminé de personnes, le propriétaire se déclare d'accord expressément ou tacitement avec un tel usage et il renonce donc à conserver pour lui seul cette faculté de son droit de propriété (ATF 104 IV 105 = JdT 1978 I 388 n° 3).

**3.4 Interdictions et restrictions signalées d'aires privées.** A défaut de recourir à la pose d'une clôture, barrière, chaîne, chicane etc. (TF, 6B\_507/2012, c. 2.2 et 2.3), le propriétaire qui veut protéger son fonds contre le passage ou le stationnement abusif de véhicules doit obtenir une *décision* de l'autorité interdisant ou restreignant la circulation ou le parage sur ses routes, chemins ou places, décision comportant le droit d'installer le signal officiel correspondant (OSR 104 al.5 lit. a et b, 113 al.3); pour la pose des signaux, l'autorité complètera sa décision par des *directives* (OSR 104 al. 5), qui entrent dans son droit de contrôle prévu par OSR 105 al. 1.

**3.4.1** Pour interdire ou restreindre la circulation publique sur une route, un chemin, un accès à une cour, etc., le propriétaire placera, suivant les directives de l'autorité, un signal «Interdiction de circuler dans les deux sens» (n° 2.01), avec une plaque «Privé» et éventuellement d'autres indications.

**3.4.2** S'agissant d'espaces privés en bordure d'une route publique qu'il n'entend pas clôturer, le propriétaire obtiendra le droit de poser le signal «Interdiction de parquer» (n° 2.50) avec plaque «Privé» (ATF 101 IV 173; ATF 104 IV 105 = JdT 1978 I 388 n° 3). Ce signal n'interdit pas le simple arrêt (VD, JdT 1975 III 47 et 1976 I 390), mais à condition que des véhicules en droit de stationner ne soient pas gênés.

**3.4.3** Le caractère privé d'un parc de stationnement nécessitera le placement du signal «Interdiction de parquer» (n° 2.50) avec panneau «Privé»; des cases de stationnement pourront être marquées et porter le numéro d'une plaque de contrôle, mais le signal suffira pour que le caractère privé soit opposable aux tiers.

**3.4.4** Si le propriétaire entend que son parc de stationnement ne soit utilisé que par un cercle déterminé de personnes, il obtiendra de l'autorité le droit de poser le signal «Parcage autorisé» (n° 4.17), qui portera le nom de l'entreprise (fabrique, hôtel, restaurant, etc.), mais sans publicité (OSR 104 al. 5 lit. a); la décision mentionnera le cercle des personnes exclues du droit de parage et que l'on pourra indiquer sur une plaque complémentaire selon OSR 48 al. 1.

**3.4.5 Interdictions signalées de routes et biens-fonds privés des corporations publiques.** Confédération, v. OSR 111 al. 2. CFF, v. OSR 112. Sur un pont établi par les CFF et propriété de ces derniers, seule la direction générale des CFF est autorisée par OSR 111 al. 2 à prendre des décisions restreignant la circulation sur ces biens-fonds. Ainsi a été déclarée nulle une limitation de poids décrétée par l'autorité cantonale (CF, JAAC 1990 p. 38 n° 7 = rés. JdT 1991 I 654 n° 1). Les cantons et les communes, sauf si la loi leur en donne le droit, devront se pourvoir d'une décision de l'autorité cantonale compétente. Comme tout propriétaire, une commune a le droit de demander au juge une interdiction de parage des véhicules sur un fonds qui est sa propriété privée et cela même si, auparavant, ce fonds avait été ouvert à la circulation publique (SO, SOG 1988 p. 39 n° 11). Sur le parage privilégié des magistrats et fonctionnaires, v. LCR 3 rem. 8.5.

**3.4.6 Sanction des interdictions et restrictions privées dûment ordonnées et signalées**

a) Les infractions aux interdictions et restrictions ordonnées et signalées sur les routes et biens-fonds de la Confédération et des CFF qui sont leur propriété,

seront sanctionnées comme l'est l'inobservation des signaux routiers posés sur les voies publiques, puisque le pouvoir de décision a été accordé aux départements intéressés (LCR 90, OSR 111 al. 2).

Concernant les interdictions et restrictions ordonnées par des autorités compétentes selon la loi cantonale, c'est en principe une contravention de droit cantonal qui sanctionne le non-respect des interdictions, tant et aussi longtemps qu'il ne s'agit pas d'un espace ouvert à la circulation publique qui entraînerait alors l'application de la LCR.

b) Certaines législations cantonales subordonnent la sanction à la condition que, sur place, l'interdiction soit portée à la connaissance du public par un panneau mentionnant: la décision prise, l'autorité qui l'a rendue, et le montant maximal de l'amende. L'installation de panneaux de signalisation prévus par l'OSR ne suffit alors pas (SO, SOG 1991 p. 58 n° 26 = rés. JdT 1994 I 760 n° 56). Lorsque le panneau cantonal est doublé d'un signal prévu par l'OSR, il serait excessif de poser une condition supplémentaire: la publication de la décision dans un journal officiel, pour autant que cette publication ne soit pas exigée par le droit cantonal. Le TF a admis que l'absence du panneau cantonal n'invalidait, en revanche, pas l'interdiction manifestée par l'existence d'un panneau fédéral d'interdiction de parage avec mention «Privé» (ATF 94 I 205). Sur la publication des décisions de réglementation de la circulation, v. LCR 3 rem. 6.2 et OSR 107.

c) En l'absence d'un signal valablement placé, une sanction pour usage abusif d'une aire publique, mais en propriété privée, ne pourrait pas se fonder

sur une disposition de police cantonale ou communale rendue en application de CP 335 ch. 1, du moment que l'on est en présence d'une aire de circulation publique relevant du seul droit fédéral (ATF 104 IV 105 = JdT 1978 I 388 n° 3).

d) Le seul panneau reproduisant la défense ou mise à ban officielle, sans signal OSR correspondant, a été considéré comme suffisant pour justifier la sanction cantonale, selon les circonstances locales (FR, Extr. Fr. 1974 p. 146). Selon LCR 5 al. 2, «les routes et les endroits qui sont manifestement réservés à l'usage privé» ne sont pas soumis à l'obligation du placement de signaux ni du marquage. Par ailleurs, LCR 43 interdit aux VA et aux cycles d'emprunter les chemins qui ne se prêtent pas ou ne sont manifestement pas destinés à leur circulation. OSR 113 al. 3 n'exige pas la pose d'un signal, mais il est indispensable, avec la mention «Privé», si l'on veut soustraire, avec force obligatoire, une aire à la circulation publique.

Le parage devant l'accès à des bâtiments ou des terrains d'autrui est interdit, même sans décision ni signalisation, par OCR 19 al. 2 lit. g, et punissable en vertu de LCR 90.

**3.5 Placement sans autorisation d'un signal sur fonds privé.** La signalisation n'est un monopole de l'autorité (OSR 101 al. 2), que lorsqu'il s'agit de placer des signaux sur une aire ouverte à la circulation publique. Aucune sanction (v. LCR 98 rem. 3.2) n'est possible contre celui qui place un signal routier sur un espace de terrain dont le caractère privé est dûment manifesté, mais en revanche le signal placé, sans décision correspondante de l'autorité, est dépourvu de force obligatoire. Toutefois, le placement de ce signal pourra, le cas échéant, entraîner

des conséquences de droit civil (chute de neige d'un toit sur un véhicule stationnant à un endroit «Privé», avec interdiction de parage, mais sans décision préalable de l'autorité).

**3.6 Défense personnelle d'un fonds privé par son propriétaire.** L'usager lésé dans son droit de stationnement sera autorisé à chercher à déplacer un véhicule utilisant sans droit son emplacement réservé, et si, au cours de son action, il endommage légèrement le véhicule fautif, il n'outrepasse pas les limites du droit de défense prévu par CC 926 (ZH, RSJ

1967 p. 243 n° 125 = JdT 1968 I 387 n° 3). L'enlèvement de la clé de contact a été déclaré admissible (ZH, RSJ 1968 p. 9 n° 2). En revanche, coller sur la glace avant du VA du fautif une grande étiquette adhésive «parage interdit» compromettant la visibilité du conducteur, est punissable selon CP 144 (ATF 99 IV 145 = JdT 1974 I 389 n° 5). Contrainte admise contre celui qui stationne délibérément sa camionnette devant une voiture et la bloque pendant 30 minutes (TF, 6B\_536/2008).

## 4 Subdivisions de la route publique

**4.1 Chaussée.** «Partie de la route qui sert à la circulation des véhicules» (OCR 1 al. 4) «normalement utilisée pour la circulation des véhicules» (Convention Vienne 1968 circulation art. 1<sup>er</sup> lit. e).

Cette expression doit être interprétée en ce sens qu'elle désigne la partie de la route qui est aménagée pour le trafic des véhicules en mouvement et à l'arrêt. Le sens n'est pas le même que celui de «voie» de OCR 1 al. 5. La chaussée comprend la largeur de la route qui sert à la circulation des véhicules. En hauteur, elle comprend le gabarit d'espace libre, dans lequel les signaux ne doivent pas faire saillie (OSR 103 al. 4) et qui n'est défini qu'indirectement par la législation en ce sens qu'il doit permettre la circulation de véhicules, chargement compris, ne dépassant pas 4 mètres (LCR 9 al. 1); v. OSR 21 rem. 2.1. Ce gabarit en hauteur doit être respecté même au-dessus des zones de parage marquées sur la chaussée et qui font partie de celle-ci.

**4.2** Le bord de la chaussée peut être indiqué par une ligne de bordure qui la fixe d'une manière certaine (ligne blanche continue, OSR 76 al. 1, OSR Annexe 2, signal n° 6.15).

Si la ligne de bordure n'est pas marquée à l'extrême bord de la chaussée, elle n'indique le bord de la chaussée qu'au sens juridique et non sous l'angle de la construction des routes, avec la conséquence que la circulation des véhicules sur la droite de cette ligne, techniquement possible, est réglementairement interdite et autorisée seulement à titre exceptionnel si la loi le prévoit.

Aux intersections, la chaussée sera délimitée par des lignes de guidage, qui prolongeront les lignes d'arrêt et d'attente (lignes blanches discontinues, n° 6.16); elles seront *utilisées aussi* pour indiquer le tracé de la chaussée d'une route principale qui change de direction (OSR 76 al. 2 lit. a et b); également pour délimiter la chaussée et les aires contiguës qui ne forment pas une intersection au sens de OCR 1 al. 8 et 15 al. 3 (OSR 76 al. 2 lit. c).

Par rapport aux voies ferrées, le bord de la chaussée sera délimité par une ligne de sécurité (n° 6.01), dont les caractéristiques sont les mêmes que les lignes de bordure (n° 6.15).

**4.3 Chaussées parallèles.** Une route peut comporter plusieurs chaussées nettement séparées l'une de l'autre, notamment par un terre-plein central ou une différence de niveau. C'est le cas des autoroutes (OCR 1 al. 3); le terme de berme désigne le terre-plein central (OCR 36 al. 2).

Sur les autoroutes et semi-autoroutes, font partie de la chaussée: les voies d'accélération, qui sont des voies de circulation facilitant l'entrée des véhicules dans le trafic, et les voies de décélération, qui sont des voies permettant aux véhicules de se mettre en présélection pour quitter l'autoroute ou la semi-autoroute (OSR 90 al. 2). Sur la circulation en files parallèles et l'indépendance des voies, v. LCR 44 rem. 4.2.3.

**4.4** La jurisprudence a posé en principe qu'il n'y avait pas intersection créant une situation de priorité lorsqu'une des routes était signalée par une «Interdiction générale de circuler» (n° 2.01), motivant sa décision en disant qu'une telle route n'était pas une «chaussée», car non ouverte à la circulation des véhicules (ATF 91 IV 144 = JdT 1966 I 418; ATF 100 IV 83 = JdT 1974 I 432 n° 54). Pourtant, à l'époque, OCR 1 al. 8 prévoyait qu'il y avait intersection dès qu'il y avait jonction, non de chaussées, mais de routes. Or, lors de la modification du 25 janvier 1989 entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1989 (RO 1989 410), on a remplacé le terme de «route» par celui de «chaussée», donnant ainsi raison à la jurisprudence du TF. Il n'en demeure pas moins que, dès que le signal «Interdic-

tion générale de circuler» est pourvu d'une plaque «Riverains autorisés», l'interdiction n'étant plus illimitée, le raisonnement que le TF avait fait ne pourra pas être suivi, et la solution en matière de priorité ne dépendra que de savoir si l'on est en présence ou non d'un simple «débouché» parce que d'une importance restreinte par rapport au trafic général (ATF 99 IV 222 = JdT 1974 I 431 n° 53).

Le droit de priorité s'étend à toute la largeur de la chaussée, v. LCR 36 rem. 3.2.6 et 3.2.7.

**4.5 Voies.** Selon OCR 1 al. 5 les voies sont «des subdivisions de la chaussée délimitées par un marquage qui sont assez larges pour permettre la circulation d'une file de véhicules (art. 74 OSR)»; elle est démentie par OCR 13 al. 2, qui parle des voies «marquées ou non». La Convention de Vienne 1968 circulation (art. 1 lit. g) dit qu'il s'agit de «bandes longitudinales matérialisées ou non par des marques routières longitudinales, mais ayant une largeur suffisante pour permettre l'écoulement d'une file d'automobiles autres que des motocycles». Une voie de circulation est donc une notion indépendante du marquage. V. également LCR 44 rem. 1. Toutefois, les voies de circulation sont généralement délimitées par des lignes de couleur blanche (OSR 74) et qui peuvent être des lignes de sécurité, des lignes de direction ou des lignes doubles (OSR 73). – Voies réservées aux bus: OSR 74 al. 4. – Tronçons servant à la présélection: OSR 74 al. 2, OCR 13 al. 3 (dépassement) et 18 al. 2 lit. c (arrêt volontaire). Sur les changements de voie, v. LCR 44 rem. 5 et 6. – Circulation sur les routes à plusieurs voies: OCR 8, LCR 44. – Signalisation de la disposition des voies de circulation: OSR 59. Sur une même

voie, les voitures automobiles circuleront sur la partie gauche et les cycles sur la partie droite (OCR 8 al.4). Les expressions de «chaussée à trois voies et à quatre voies» de OCR 11 al. 1 et 13 al. 2 s'entendent sans préciser le sens des voies. En revanche, à OCR 8, il s'agit de voies multiples dans le même sens. Sur l'indépendance des voies, v. LCR 44 rem. 4.2.3.

**4.6** *Les voies ou places réservées à certains véhicules ou usagers font partie de la chaussée, sauf si elles en sont séparées par des mesures de construction.* C'est le cas des pistes cyclables (OCR 1 al. 6), des chemins pour piétons (LCR 43 al. 1) et des chaussées réservées aux bus (OSR 34 al. 1). En revanche, les bandes longitudinales pour piétons (OCR 41 al. 3, OSR 77 al. 3), les bandes cyclables (OCR 40 al. 3, OSR 74 al. 5), les zones de parage (blanches, rouges ou bleues; OSR 79 al. 1 et 2), même réservées aux taxis (ATF 94 II 173 = JdT 1969 I 437 n°54; ATF 91 IV 37 = JdT 1965 I 417 n°28), les cases interdites au parage (OSR 79 al. 4), les emplacements réservés à l'arrêt des bus publics en trafic de ligne (OSR 79 al. 3), les voies réservées aux bus (OSR 34 al. 2 et 74 al. 4) font partie de la chaussée.

Concernant la bande d'arrêt d'urgence des autoroutes et semi-autoroutes, elle est séparée des voies de circulation par une ligne de bordure (OSR 90 al. 1); ce genre de ligne est censé marquer le bord de la chaussée (OSR 76 al. 1). Tel n'est pourtant pas le cas: ATF 114 IV 55 = JdT 1988 I 677 n°39, présentation de H. Schultz dans ZBJV 1990 p. 30 n°2b résumé BJP 1989 p. 86 n°636, a estimé que la bande d'arrêt d'urgence répondait à la définition de la chaussée de OCR 1 al. 4, car elle sert à la circulation des véhicules: elle permet de quitter le trafic et

de s'arrêter dans des cas de nécessité absolue; aux abords des chantiers et en cas d'accident, le trafic y est souvent dirigé par des signaux ou un marquage.

Les diverses voies parallèles divisant une route conservent leur caractère de chaussée, même en ce qui concerne celles où n'est admise que la circulation de certaines catégories de conducteurs ou de véhicules ou dans certains buts (ATF 100 IV 83).

**4.7** *Moitié de la chaussée.* La législation utilise parfois l'expression de «moitié de la chaussée» (OCR 8 al. 2, 9 al. 1, 11 al. 3 et 17 al. 3); de «partie de la chaussée réservée à la circulation en sens inverse» (OCR 13 al. 2); circuler sur la moitié droite de la chaussée (LCR 34 al. 1).

**4.8** *Bord de la chaussée et tenue de la droite.* Lorsqu'il n'y a pas de ligne de bordure au sens de OSR 76 al. 1, le conducteur satisfera à la règle de LCR 34 al. 1 qui l'oblige à suivre le plus possible «le bord droit de la chaussée» comme suit: lorsqu'il aura à sa droite des voies ou zones réservées à certains véhicules ou usagers, ou encore au parage des véhicules, c'est le bord gauche de ces espaces qui déterminera pour lui le bord de la chaussée du moment qu'il n'est autorisé à les emprunter qu'à des conditions qui ne permettent pas de les considérer comme un usage normal.

**4.9** *Trottoirs.* V. LCR 43 rem. 2.2.1. *Bandes longitudinales pour piétons,* v. LCR 43 rem. 2.2.2. *Chemins réservés aux piétons et randonnées pédestres,* v. LCR 43 rem. 1.3. *Pistes et bandes cyclables,* v. LCR 43 rem. 3.

**4.10** *Chaussées fortement fréquentées.* OCR 27 al. 4 et 5 (interdictions en rapport avec des courses d'apprentissage);

distance suffisante du bord de la chaussée à observer dans la conduite rapide, de nuit et dans les tournants: OCR 7 al. 2; circuler à droite des lignes de sécurité tracées sur la chaussée: LCR 34 al. 2; serrer le bord droit de la chaussée avant d'obliquer à droite et se tenir près de l'axe de la chaussée avant d'obliquer à gauche: LCR 36 al. 1; obstacles sur la moitié de la chaussée, v. LCR 44 rem. 6.4; stationnement sur chaussée étroite: OCR 19 al. 3; circulation des piétons à gauche de la chaussée: OCR 46 al. 1; véhicule immobilisé sur la chaussée: OCR 23 al. 2; signal «largeur de la chaussée» (OSR 7 al. 4; n° 5.15); chaussées à sens unique (OCR 37 al. 1 et 3).

**4.11 Accotement («Seitenstreifen»).** Les accotements («Seitenstreifen») sont des espaces en bordure des routes qui ne font pas partie de la chaussée en raison de la nature de leur surface (terre, gravier, herbe, etc.). «Partie latérale de soutien d'une route, entre la chaussée et les propriétés riveraines» («Trésors de la langue française»). Ce sont des bords de la route, généralement non aménagés, et qui sont en dehors de la chaussée et des bandes cyclables ou piétonnières. SG, GVP 1991 p. 146 n° 67 a estimé que l'accotement garantissait un écoulement sans danger du trafic, qu'il était utile à la route et que, de par sa fonction, il devait être considéré comme une partie de celle-ci, toutefois au sens de la loi cantonale sur les routes et non de la LCR. La question qui se posait dans le cas particulier était de savoir si cet accotement devait être soumis indépendamment à une étude d'impact sur l'environnement.

La jurisprudence a utilisé le mot «accotement» pour désigner une «banquette en terre végétale au niveau de la chaussée non goudronnée» bordant la route à l'extérieur, en relevant que cette

«banquette» n'était nullement destinée à la circulation (ATF 58 II 356). Si l'on ne retrouve plus le mot «accotement» dans la législation suisse sur la circulation routière, il est encore employé dans la Convention de Vienne 1968 circulation (art. 20 al. 2) qui prévoit que «s'il existe en bordure de chaussées des trottoirs ou des accotements praticables pour les piétons, ceux-ci doivent les emprunter». Par ailleurs, l'art. 23 paragraphe 1 ch. 1 de la même convention dans la teneur du 3 septembre 1993 (RO 1993 3402) prescrit que l'arrêt et le stationnement sont en principe interdits sur les accotements aménagés pour la circulation des piétons. Enfin, les mots «trottoirs et accotements praticables» se retrouvent à l'art. 26 al. 2, toujours de la même convention, à propos des handicapés en chaise roulante. Il semble que l'expression «accotements praticables» soit ici employée dans le sens de ce que le droit suisse appelle «bandes longitudinales pour piétons» (OCR 41 al. 3, OSR 77 al. 3), mais le texte va plus loin en parlant des accotements «praticables», tandis que les «bandes» du droit suisse sont aménagées.

**4.12 Bords de chaussées non stabilisés.**

«Une route, comme tout autre ouvrage, doit être construite et aménagée de manière à offrir une sécurité suffisante aux usagers, eu égard à la circulation à laquelle elle est affectée» (ATF 102 II 343). Le fait qu'un bord de route ne serait pas suffisamment solide pour supporter le poids de certains véhicules est un vice de construction de la route qui devrait être signalé. A cause de ce défaut, la responsabilité du propriétaire de la route serait engagée (TF, JdT 1953 I 418 n° 1; TF, Repertorio 1954 p. 395 = JdT 1955 I 391 n° 4; TF, Repertorio 1961 p. 89 = JdT 1962 I 401 n° 11; ATF

88 II 362 = JdT 1963 I 432 n° 44). Celui qui a créé l'obstacle et qui a obligé le conducteur du véhicule à emprunter

l'extrême bord de la route peut encourir une responsabilité (TF, Repertorio 1961 p. 89 = JdT 1962 I 401 n° 11).

## 5 Réserve en faveur de la LSPro

LCR 1 al.3 est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013 (RO 2021 6291) dans le sillage de la Loi fédérale du 12 juin 2009 sur la sécurité des produits (RS 930.11; LSPro) qui déclare que la LSPro s'applique à la mise sur le marché de véhicules automobiles, de cycles et de remorques ainsi que de leurs composants, sous réserve de dispositions contraires de la LCR. L'objectif de cette réserve est essentiellement d'ancrer dans la loi le rap-

pel, par décision de l'autorité, de produits dont le type n'est pas conforme, l'obligation du producteur de communiquer les incidents aux autorités, l'échange d'informations, la surveillance de la sécurité des produits, l'interdiction d'une nouvelle mise sur le marché ou le séquestre ou la confiscation de véhicules ou composants dangereux (FF 2008 6789).

[YJ]

## Art. 2 LCR

Compétence de la  
Confédération

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral peut, après avoir consulté les cantons:

- a. déclarer ouvertes aux véhicules automobiles et aux cycles, avec ou sans restrictions, les routes nécessaires au grand transit;
- b. interdire temporairement, sur tout le territoire suisse, la circulation des véhicules automobiles ou de certaines catégories d'entre eux.

c.<sup>8</sup> ...

<sup>2</sup> La circulation des véhicules motorisés lourds destinés au transport des marchandises est interdite la nuit de 22 h à 5 h et le dimanche. Le Conseil fédéral règle les modalités.<sup>9</sup>

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral établit une liste des routes uniquement ouvertes aux véhicules à moteur. A moins que l'Assemblée fédérale ne soit compétente, il désigne ces routes après avoir entendu les cantons intéressés ou sur leur pro-

<sup>8</sup> Abrogée par le ch. I de la LF du 22 mars 1991, avec effet au 15 mars 1992 (RO 1992 534; FF 1988 II 1293).

<sup>9</sup> Nouvelle teneur selon l'art. 6 ch. 2 de la LF du 8 oct. 1999 sur le transfert du trafic, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2001 (RO 2000 2864; FF 1999 5440).



position. Il fixe les catégories de véhicules à moteur qui peuvent circuler sur ces routes.<sup>10</sup>

<sup>3bis</sup> L'Office fédéral des routes (OFROU)<sup>11</sup> arrête les mesures concernant la réglementation locale du trafic sur les routes nationales.<sup>12</sup> Les communes ont qualité pour recourir contre de telles décisions lorsque des mesures touchant la circulation sont ordonnées sur leur territoire.<sup>13</sup>

<sup>4</sup> Si les besoins de l'armée ou de la protection civile l'exigent, la circulation peut être restreinte ou interdite temporairement sur certaines routes. Le Conseil fédéral désigne les organes militaires et les organes de la protection civile compétents. Avant de décider, ces organes prennent l'avis des cantons.<sup>14</sup>

<sup>5</sup> Pour les routes dont la Confédération est propriétaire, les autorités fédérales désignées par le Conseil fédéral décident si et à quelles conditions la circulation publique y est permise. Elles placeront les signaux nécessaires.

## 1 Routes de grand transit

**1.1** Alors que la règle constitutionnelle de aCst. 37<sup>bis</sup> al. 2 exprimait la souveraineté des cantons en matière routière en affirmant leur droit de limiter ou d'interdire la circulation des automobiles et des cycles, les nouveaux art. 82 (Circulation routière), 83 (Routes nationales), et 84 Cst. (Transit alpin) ne mentionnent plus les cantons. En d'autres termes, et logiquement au vu du développement de la législation internationale, «la Confédération légifère sur la circulation rou-

tière» (Cst. 82 al. 1) et «elle exerce la haute surveillance sur les routes d'importance nationale; elle peut déterminer les routes de transit qui doivent rester ouvertes au trafic» (Cst. 82 al. 2).

**1.1.1** Il découle de LCR 2 al. 1 lit. b et 5 al. 1 que, à la différence de la Confédération, *les cantons ne sont pas habilités à édicter des normes restreignant, de manière générale, le trafic motorisé sur leur territoire* (ATF 130 I 134, c. 3.2),

<sup>10</sup> Nouvelle teneur selon l'art. 63 de la LF du 8 mars 1960 sur les routes nationales, en vigueur depuis le 21 juin 1960 (RO 1960 569; FF 1959 II 97).

<sup>11</sup> Nouvelle expression selon le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2013 (RO 2012 6291; FF 2010 7703). Il a été tenu compte de cette mod. dans tout le texte.

<sup>12</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2013 (RO 2012 6291; FF 2010 7703).

<sup>13</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 14 déc. 2001 (RO 2002 2767; FF 1999 4106). Nouvelle teneur selon le ch. 73 de l'annexe à la LF du 17 juin 2005 sur le TAF, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2007 (RO 2006 2197; FF 2001 4000).

<sup>14</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 6 oct. 1989, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 1991 (RO 1991 71; FF 1986 III 197).

# Titre 4: Responsabilité civile et assurance

## Chapitre 1: Responsabilité civile

### Art. 58 LCR

Responsabilité  
civile du détenteur  
de véhicule auto-  
mobile

<sup>1</sup> Si, par suite de l'emploi d'un véhicule automobile, une personne est tuée ou blessée ou qu'un dommage matériel est causé, le détenteur est civilement responsable.

<sup>2</sup> Lorsqu'un accident de la circulation est causé par un véhicule automobile qui n'est pas à l'emploi, la responsabilité civile du détenteur est engagée si le lésé prouve que ce dernier ou des personnes dont il est responsable ont commis une faute ou qu'une défectuosité du véhicule a contribué à l'accident.

<sup>3</sup> Le détenteur est également responsable, dans la mesure fixée par le juge, des dommages consécutifs à l'assistance prêtée lors d'un accident où son véhicule automobile est impliqué, si l'accident lui est imputable ou si l'assistance a été prêtée à lui-même ou aux passagers de son véhicule.

<sup>4</sup> Le détenteur répond de la faute du conducteur et des auxiliaires au service du véhicule comme de sa propre faute.

## 1 Généralités

**Bibliographie:** pour l'ensemble des dispositions relatives à la «responsabilité civile» et à l'«assurance» formant le titre quatrième de la loi (LCR 58-89), on citera les ouvrages suivants:

- Peter Beck, § 6 Zusammenwirken von Schadenausgleichssystemen, in: Th. Münch/P. Geiser (éd.), Schaden – Haftung – Versicherung, Bâle/Genève/Munich 1999.
- Roland Brehm, Berner Kommentar, Obligationenrecht, Die Entstehung durch unterlaubte Handlungen, Art. 41-61 OR, 4<sup>e</sup> éd., Berne 2013 (cité: BK-Brehm).
- Roland Brehm, La responsabilité civile automobile, 2<sup>e</sup> éd., Berne 2010 (cité: Brehm, RC).
- André Bussy/Baptiste Rusconi, CR CS, Commentaire, 1<sup>re</sup> (1972), 2<sup>e</sup> (1984) et 3<sup>e</sup> (1996) éd., Lausanne.
- Olivier Carré, Loi fédérale sur le contrat d'assurance annotée, Lausanne 2000.
- Patrik Eichenberger/Daniel Wernli, Art. 74, 76-77, Vor Art. 79a-e, Art. 79a-e, in: N. A. Niggli/T. Probst/B. Waldmann (éd.), Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, Bâle 2014 (cité: BSK SVG-Eichenberger/Wernli).
- Walter Fellmann, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Band II: Haftung nach der gewöhnlichen Kausalhaftung des StSG und den Gefährdungshaftungen des SVG, des Transport-

- rechts (TrG, EBG, BG Anschlussgleise, BSG und SebG) sowie des LFG, Berne 2013 (cité: Fellmann, II).
- Walter Fellmann, Haftung des Halters gegenüber anderen Haltern nach Art. 61 SVG, in: W. Fellmann (éd.), *Haftpflcht des Motorfahrzeughalters – neue Antworten auf alte Fragen*, Berne 2013, p. 45-86 (cité: Fellmann, Haftung des Halters gegenüber anderen Haltern).
  - Walter Fellmann/Andrea Kottmann, *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, Band I: Allgemeiner Teil sowie Haftung aus Verschulden und Persönlichkeitsverletzung, gewöhnliche Kausalhaftungen des OR, ZGB und PrHG, Berne 2012.
  - Stephan Fuhrer, Haftpflichtversicherung nach Art. 63 SVG und direktes Forderungsrecht, in: W. Fellmann (éd.), *Haftpflcht des Motorfahrzeughalters – neue Antworten auf alte Fragen*, Berne 2013, p. 189-201.
  - Hans Giger, *SVG Kommentar: Strassenverkehrsgesetz mit weiteren Erlassen*, 8<sup>e</sup> éd., Zurich 2014.
  - Christoph Graber, Art. 46, 72, 96 VVV, in: H. Honsell/N. P. Vogt/A. K. Schnyder/P. Grolimund (éd.), *Basler Kommentar, Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag (VVG)*, Bâle/Genève/Munich 2001 (cité: BSK VVG-Graber).
  - Ueli Kieser, *ATSG-Kommentar*, 2<sup>e</sup> éd., Berne 2009.
  - Hardy Landolt, Art. 63-73, 80-82, 89, in: N. A. Niggli/T. Probst/B. Waldmann (éd.), *Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz*, Bâle 2014 (cité: BSK SVG-Landolt).
  - Christoph Müller, *La responsabilité civile extracontractuelle*, Bâle 2013 (cité: Müller, *La responsabilité*).
  - Christoph Müller, *Contrats de droit suisse*, Berne 2012 (cité: Müller, *Contrats*).
  - Christoph Müller, *Les risques inhérents au risque inhérent*, *Circulation routière* 2/2011, p. 40-45 (cité: Müller, *Risque inhérent*).
  - Karl Oftinger, *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, Band I, Allgemeiner Teil, 4<sup>e</sup> éd., Zurich 1975 (cité: Oftinger, *Haftpflichtrecht* 1975).
  - Karl Oftinger, *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, Band I, Allgemeiner Teil, Zurich 1940 (cité: Oftinger, *Haftpflichtrecht* 1940).
  - Karl Oftinger/Emil W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, Allgemeiner Teil, Band I, 5<sup>e</sup> éd., Zurich 1995 (cité: Oftinger/Stark, I).
  - Karl Oftinger/Emil W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, Besonderer Teil, Band II/3, 4<sup>e</sup> éd., Zurich 1991 (cité: Oftinger/Stark, II/3).
  - Karl Oftinger/Emil W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, Besonderer Teil, Band II/2, 4<sup>e</sup> éd., Zurich 1989 (cité: Oftinger/Stark, II/2).
  - Thomas Probst, Vor Art. 58-62, Art. 58-62, 75, 83-88, in: N. A. Niggli/T. Probst/B. Waldmann (éd.), *Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz*, Bâle 2014 (cité: BSK SVG-Probst).
  - Heinz Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, 4<sup>e</sup> éd., Zurich 2008.
  - René Schaffhauser/J. Zellweger, *Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts*, Band II, Berne 1988.
  - Philippe Weissenberger, *Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz: Bundesgerichtspraxis*, Zurich 2011.

- Franz Werro, La responsabilité civile, 2<sup>e</sup> éd., Berne 2011 (cité: Werro, La responsabilité).
- Franz Werro, art. 41-61 CO, in: L. Thévenoz/F. Werro (éd.), Commentaire romand Code des obligations I, art. 1-529 CO (CR CO I), 2<sup>e</sup> éd., Bâle 2012 (cité: CR CO I-Werro).

**1.1** Comme la loi précédente (LA) l'avait fait depuis 1933, la LCR de 1958 consacre la responsabilité causale (responsabilité objective aggravée) du détenteur de véhicule automobile (VA), combinée avec l'assurance obligatoire de cette responsabilité (LCR 63 ss) et l'action directe contre l'assurance (LCR 65 al. 1), sans possibilité d'opposer à la victime les exceptions au profit de l'assurance découlant de la loi ou du contrat d'assurance (LCR 65 al. 2). Certaines améliorations ont toutefois été apportées par la LCR, en ce sens que le cercle d'application de la responsabilité causale a été étendu par LCR 58 al. 2 et que la protection de la victime contre l'insolvabilité du détenteur a été augmentée, notamment en essayant de pallier plus qu'auparavant les lacunes de l'assurance RC obligatoire. La responsabilité causale du détenteur ne s'applique intégralement qu'aux dommages corporels ou matériels. En revanche, l'indemnité à

titre de réparation morale n'incombe au détenteur que dans la mesure où les conditions du droit commun du CO sont réunies par rapport à lui ou aux personnes dont il est responsable (LCR 62; CO 47). Entre détenteurs, la responsabilité causale s'applique au dommage corporel subi par un détenteur et causé par un autre détenteur, mais non à son dommage matériel (LCR 61).

**1.2** La responsabilité du détenteur pour un accident de la circulation routière résultant de l'emploi d'un présuppose selon LCR 58 I les éléments suivants:

- Le préjudice (dommage corporel ou matériel ou tort moral) (v. infra rem. 2);
- L'emploi d'un VA (v. infra rem. 3 et 6);
- L'illicéité (v. infra rem. 9.5);
- Le lien de causalité (v. infra rem. 9);
- Le détenteur respectivement son assurance RC comme sujet de la responsabilité (v. infra rem. 4).

## 2 Préjudice

### A. Dommage (généralités)

La condition principale pour la naissance d'une prétention en réparation consiste dans l'existence d'un préjudice («Schaden») (BSK SVG-Probst, Art. 58 N 4 ss). La LCR connaît une notion restrictive du dommage indemnisable: selon LCR 58 al. 1, seul le dommage corporel et le dommage matériel (c'est-à-dire celui résultant de la destruction, de l'endommagement ou de la perte d'une chose appartenant à la victime) sont indemnisa-

bles, à l'exclusion d'autres dommages, tels que notamment le «dommage purement économique» (ATF 106 II 75, c. 2 = JdT 1980 I 435 n° 38; TC/GE 1984, SJ 1984 p. 466, c. 2; Brehm, RC, N 296; Oftringer/Stark, II/2, N 297). La question se pose de savoir si le préjudice non réparable en application de la LCR peut l'être en application du Code des obligations. La LCR étant une loi spéciale par rapport au Code des obligations, il y a lieu de considérer l'omission de mentionner les

dommages purement économiques à LCR 58 al. 1 comme un silence qualifié du législateur, de sorte qu'une application subsidiaire du droit commun est exclue (Müller, La responsabilité, N 513). Ne sont dès lors pas indemnisables: la perte d'exploitation d'une entreprise à la suite d'une panne de courant résultant d'une conduite communale coupée par un VA (ATF 106 II 75 = JdT 1980 I 435 n° 38) ou la perte de bonus dans l'assurance casco conclue avec la victime. De même, la perte de bonus sur l'assurance RC puisque précisément, si une telle perte intervient, c'est parce que le détenteur lui-même est reconnu responsable (TC/NE 1983, JdT 1985 I 430 n° 49; TC/VD 1985, JdT 1986 I 458 n° 40). N'est pas non plus indemnisable la valeur affective liée au plaisir des vacances, qu'un accident empêche de prendre, car il s'agit d'un dommage de frustration («Frustrationsschaden», ATF 115 II 474, c. 3b = JdT 1990 I 216). Selon le TF, seule une indemnité pour tort moral serait, le cas échéant, envisageable à condition que l'atteinte à la personnalité soit suffisamment grave (ATF 126 III 388, c. 11b).

En principe, seule la personne atteinte directement par l'acte illicite a droit à l'indemnisation; les tierces personnes lésées indirectement et par ricochet ne bénéficient généralement pas d'un tel droit (ATF 104 II 95; ATF 82 II 36, c. 4a; Müller, La responsabilité, N 101 s.). V. pour le tort moral des proches infra rem. 2.4; pour le cas de l'employeur, v. infra rem. 2.8.

## **B. Dommage en cas de décès (CO 45 et 47)**

**2.1** CO 45 régit un cas particulier de dommage corporel, à savoir le dommage

consécutif au décès de la victime. CO 45 énumère les postes du dommage en cas de décès. Ce n'est pas le décès en tant que tel qui représente le dommage, mais les conséquences économiques subies par certaines tierces personnes. CO 45 n'est pas un fondement de la responsabilité, comme par exemple LCR 58. Son application présuppose donc la responsabilité de l'auteur du préjudice sur la base d'une autre disposition (Müller, La responsabilité, N 608). D'après CO 45, les conséquences économiques d'un décès peuvent se présenter sous la forme de frais funéraires, de frais de traitement et de perte de gain antérieurs au décès ainsi que de perte de soutien (Müller, La responsabilité, N 610). Liste exhaustive des éléments indemnisables pour la jurisprudence, exemplative seulement pour la doctrine dominante (en raison des termes «notamment» et «en particulier» de la lettre de CO 45); ATF 54 II 138, c. 3 = JdT 1928 I 290; CR CO I-Werro, art. 45 CO N° 1; Rey, N 278. Sur le fondement de CO 47, les proches du défunt peuvent aussi obtenir une indemnité pour les souffrances morales graves causées par le décès du défunt (Müller, La responsabilité, N 148 ss).

*a) Frais funéraires*: frais d'ensevelissement proprement dits; faire-parts mortuaires, cérémonie funèbre, frais de réception des parents, transport du corps au pays natal (à tout le moins si justifié par les circonstances), etc. Sont admis également les dépenses pour le monument funéraire (pour autant que le coût ne dépasse pas ce qui est usuel dans ce domaine), à l'exception toutefois des frais futurs d'entretien de la tombe. Les frais de vêtements de deuil ne sont pas remboursables dès lors qu'ils sont réutilisable (ATF 135 III 397, c. 2.2; ATF 113 II 323, c. 5 = JdT 1988 I 699 n° 52,

c. 2; ATF 95 II 306, c. 5 = JdT 1970 I 447 n° 62; TC/GR 1983, JdT 1984 I 442 n° 50; CR CO I-Werro, 45 CO N 3; BK-Brehm, Art. 45 OR N 14 ss).

Les frais de déplacement des parents rapprochés pour assister aux obsèques ne sont pas réparés (CR CO I-Werro, art. 45 CO N 6; BK-Brehm, Art. 45 OR N 23; v. cependant ATF 22 I 749, 755).

Qualité pour agir: Selon CC 474 al. 2, les frais funéraires sont des dettes qui sont déduites de la masse successorale, de sorte que les héritiers de la victime ont qualité pour agir. Les proches prennent en règle générale en charge eux-mêmes les frais pour les vêtements de deuil et pour le déplacement à la cérémonie mortuaire (Müller, La responsabilité, N 612). Comme il s'agit d'un dommage réfléchi, les proches n'ont en principe pas qualité pour agir pour le remboursement de tels frais. Une réparation sous forme d'une indemnité pour tort moral serait dès lors plus appropriée (BK-Brehm, Art. 45 OR N 22 s.).

*b) Dommage antérieur au décès:* CO 45 al. 2. Si le décès n'intervient pas immédiatement, les dommages-intérêts comprennent également les frais de traitement et la perte de gain. Le calcul se fait comme en cas de dommage consécutif aux lésions corporelles (CO 46; v. infra rem. 2.2), la différence étant que ce n'est pas la victime de l'accident, mais ses héritiers qui peuvent faire valoir la prétention (CR CO I-Werro, art. 45 CO N 8).

*c) Perte de soutien:* CO 45 al. 3. V. not. Müller, La responsabilité, N 614 ss; BK-Brehm, Art. 45 OR N 27 ss.

- Notion de soutien: personne qui, par des prestations gratuites, dans leur principe, assure en fait (qu'elle y soit ou non obligée par la loi, ATF 114 II 144,

c. 2a = JdT 1989 I 66; ATF 54 II 9, c. 2 = JdT 1928 I 143) l'entretien d'une autre ou y contribue (ATF 82 II 36, c. 4b). Il faut que le soutien ait effectivement entretenu en tout ou partie la personne soutenue à l'époque de son décès et qu'il aurait, selon toute probabilité, continué à le faire s'il n'avait pas été tué (ATF 114 II 144, c. 2a = JdT 1989 I 66; ATF 112 II 87, c. 2b = JdT 1986 I 439 n° 31). Contribution en argent ou sous forme d'un travail consacré à la personne soutenue (préparer les repas, etc.).

- *Perte:* non pas seulement si la personne assistée tombe dans la gêne à la suite de l'accident (ATF 82 II 36, c. 2). Perte de soutien de la fiancée: admis, ATF 66 II 206, c. 3 = JdT 1941 I 194. Concubin: la perte de soutien doit être admise puisque précisément la notion de soutien est une notion de fait; BK-Brehm, Art. 45 OR N 50a et 150 (ATF 114 II 144, c. 2b).

- *Partenaires vivant en ménage commun:* pour le calcul de la perte, est déterminante la part de gain que le défunt consacrait aux personnes soutenues (ATF 119 II 361, c. 5b = JdT 1994 I 738 n° 46, c. 5b). Part consacrée au partenaire: varie selon le nombre des enfants et l'ampleur du gain du soutien. Si le soutien a fourni des prestations à son partenaire (époux, partenaire enregistré ou concubin) avec lequel il vivait en ménage commun, le TF estime que cette quote-part doit être supérieure à 50 %. En effet, les frais fixes d'un ménage uni-personnel sont régulièrement plus élevés que la moitié d'un ménage à deux personnes, car ceux-ci (p. ex. loyer) ne se laissent pas simplement diviser par deux. Si on part de l'idée que les époux avaient contribué par moitié au ménage commun, la perte de soutien doit donc être supérieure à 50 % (ATF 113 II 323,

c. 3b = JdT 1988 I 693 n° 49). Pour déterminer la quote-part entre époux, le TF tient également compte du montant du revenu du soutien: plus ce revenu est bas, plus la quote-part est élevée (ATF 113 II 323, c. 3b = JdT 1988 I 693 n° 49). Si le soutien avait non seulement fourni des prestations d'entretien à son partenaire, mais également à des enfants, la quote-part des enfants dépend – comme pour le partenaire survivant – d'une part, du revenu du soutien et, d'autre part, du nombre d'enfants. Plus il y a des enfants, plus la quote-part attribuée à chacun d'eux sera faible. Ainsi, au moment où un enfant devient économiquement indépendant, la quote-part des autres s'accroît. En présence de deux enfants, la quote-part de chaque enfant est de 10 à 15 %, en fonction du revenu du soutien (Müller, La responsabilité, N 619). En aucun cas toutefois, le total des quotes-parts ne devrait excéder le 70 % du revenu du soutien (ATF 113 II 323, c. 3b = JdT 1988 I 699 n° 52, c. 3b). Si le soutien avait tenu le ménage, la perte de soutien correspond à la valeur économique de l'activité ménagère (ATF 108 II 434, c. 2b). Les revenus qu'une personne peut déduire de la part qu'elle reçoit dans la succession du défunt doivent être imputés sur la perte de soutien, en qualité d'avantages (ATF 99 II 207, c. III/7; ATF 95 II 411, c. 1). Pour une casuistique concernant la répartition de la quote-part entre partenaire survivant et enfants, v. BK-Brehm, Art. 45 OR N 142a ss.

• *Chances de remariage*: lorsque la personne soutenue se remarie et que son nouveau partenaire compense la perte de soutien subie du fait du décès du soutien, sa prétention s'éteint dès le jour du remariage (ATF 54 II 367, c. 4a). Si la personne soutenue ne s'est pas encore re-

mariée au jour du procès, le TF tient compte de ses chances de remariage. Pour ce faire, il prend en considération des circonstances concrètes telles que notamment l'âge de la personne soutenue, son caractère (!), sa condition sociale ainsi que son attrait physique (!); (ATF 95 II 411, c. 2b). Le TF se base sur les valeurs empiriques contenues dans les Tables de Stauffer/Schaetzle, mais les applique avec prudence en retenant en règle générale des valeurs inférieures (ATF 113 II 323, c. 3c = JdT 1988 I 699 n° 52, c. 3c; ATF 108 II 434, c. 5c). Elles sont appréciées au jour du décès accidentel du soutien (ATF 113 II 323, c. 3c = JdT 1988 I 699 n° 52, c. 3c; ATF 95 II 411, c. 2a). Il faut en outre que le nouveau mariage améliore sensiblement la situation du veuf ou de la veuve. Il s'agit d'une constatation de fait (ATF 95 II 411, c. 2b; ATF 91 II 224, c. 4). A notre avis, il faudrait renoncer à tenir compte des chances de remariage pour les raisons suivantes: 1) les chances de remariage dépendent en grande partie aussi de la volonté subjective de se remarier de la personne soutenue; 2) d'importantes chances de remariage ne disent encore rien sur le soutien effectif que le possible futur soutien fournira à la personne soutenue; 3) il faudrait sinon aussi tenir compte du risque de divorce entre le futur soutien et la personne soutenue (Müller, La responsabilité, N 621).

• *Décès d'un enfant*: Les enfants ne peuvent être considérés comme soutien de leurs parents, au sens de CO 45 al. 3, que dans la mesure où la contribution qu'ils apportent ou auraient apportée par leur travail au revenu de la famille dépasse ce qu'ils reçoivent de leurs parents, de sorte que leur décès contraint ceux-ci à réduire leur train de vie; ATF 112 II 118, c. 3.

• *Décès de frère et sœur*: ATF 53 II 50, c. 3.

• *Autre cas de soutien de fait*: beau-père (ATF 72 II 165, c. 6 = JdT 1946 I 616); beau-fils (ATF 88 II 455, c. 3; ATF 74 II 202, c. 6).

• *Calcul de la perte de soutien*:

- En règle générale, la perte de soutien est réparée sous la forme d'un capital, mais lorsque la personne soutenue prétend à l'octroi d'une rente indexée, celle-ci doit en principe lui être accordée (ATF 125 III 312, c. 6c = JdT 2000 I 374).
- Au contraire du dommage consécutif à une incapacité de gain permanente (v. infra rem. 2.2c), la perte de soutien est capitalisée directement depuis le jour du décès du soutien, en règle générale jusqu'à l'âge de l'AVS (ATF 126 II 237, c. 4d = JdT 2002 IV 93), tout en tenant compte de circonstances qui se sont produites jusqu'au jour du jugement (ATF 124 III 222, c. 4c = JdT 1998 I 757 n° 52). Le calcul au jour du décès se justifie par le fait qu'il n'est pas certain que le soutien aurait été en vie et capable de travailler jusqu'à la date du jugement (TF, 4A\_370/2009, c. 7.2). Lorsque la perte de soutien est indemnisée sous la forme d'un montant capitalisé, la dépréciation monétaire future est prise en compte à 1 %, et ceci jusqu'à l'âge de la retraite de la personne soutenue (ATF 132 III 321, c. 3.7.2.3 = JdT 2006 I 447). Le renchérissement entre le jour de l'accident et celui du jugement est compensé par l'intérêt légal de 5 % (ATF 113 II 323, c. 3a = JdT 1988 I 699 n° 52, c. 1a). La question de l'époux survivant qui reprend une activité lucrative doit être résolue en fonction

de la situation personnelle de l'intéressé, notamment de son âge, de sa formation professionnelle et de ses charges familiales (ATF 119 II 361, c. 5b).

- Selon les tables de capitalisation de Stauffer/Schaetzle (ATF 119 II 361, c. B), la perte de soutien consistant en un dommage futur et hypothétique, le calcul nécessite une importante abstraction qui justifie l'utilisation de tables statistiques (TF, 4A\_239/2011, c. 3.2.1).

En tenant compte du revenu futur du soutien (ATF 89 II 396, c. 1), le revenu s'entendant net, après déduction des frais d'exploitation affectés directement à l'obtention du revenu brut (ATF 90 II 184, c. II.2 = JdT 1965 I 452 n° 60). Les primes payées à des compagnies d'assurances privées ou les cotisations obligatoires à des caisses officielles ne sont pas déduites (ATF 90 II 184, c. II.2 = JdT 1965 I 452 n° 60).

- Augmentations de salaire intervenues après l'accident: v. ATF 97 II 123, c. 6; TC/ZH 1970 = JdT 1971 I 436 n° 51, et selon la carrière prévisible du défunt. Lorsque le soutien était assuré par le revenu d'une activité lucrative, le calcul du dommage implique de déterminer le revenu hypothétique que le défunt aurait réalisé, la part de revenu qui aurait été consacrée à la personne soutenue, la durée de l'entretien et les réductions possibles (ATF 119 II 361, c. 5b; ATF 113 II 323, c. 3a = JdT 1988 I 699 n° 52, c. 1a; TF, 4A\_239/2011, c. 3.1.1; Müller, La responsabilité, N 618 ss; Rey, N 292 ss). L'élément déterminant repose sur ce qu'aurait gagné annuellement la victime dans le futur (ATF 116 II 295, c. 3a/aa



- = JdT 1991 I 38 c.3a/a; TF, 4A\_239/2011, c.3.1.1). Encore faut-il que le tribunal dispose pour cela d'un minimum de données concrètes (ATF 129 III 135, c.2.2). Il incombe à la partie demanderesse de rendre vraisemblables les circonstances de fait dont le tribunal peut inférer les éléments pertinents pour établir le revenu qu'aurait réalisé la victime sans l'accident (ATF 131 III 360, c.5.1).
- Si le soutien bénéficie de revenus élevés (revenus nets dépassant les CHF 100 000.-), il convient de déduire la part du revenu qui n'est pas consacrée à la couverture des besoins de la personne soutenue (part d'épargne; «Sparbetrag»). Le TF considère que pour les revenus annuels nets oscillant entre CHF 100 000.- et CHF 200 000.-, la part d'épargne est de l'ordre de 10 %. Pour les revenus dépassant les CHF 200 000.-, la part d'épargne prise en considération pourra se situer entre 10 et 20 % selon les frais fixes que doit supporter, désormais seule, la personne soutenue (TF, 4A\_433/2013, c.7.1 ss).
  - Taux de capitalisation: 3,5 % (ATF 125 III 312, c.7 = JdT 2000 I 435; ATF 117 II 609, c.12 b/aa = JdT 1992 I 727, c.12 b/a; ATF 96 II 446, c.6d). Une partie croissante de la doctrine plaide cependant en faveur d'un abaissement du taux de capitalisation à 2,5 %, voire moins (Rey, N269).

### C. Dommage en cas de lésions corporelles (CO 46)

**2.2** En cas de lésions corporelles, la partie qui en est victime a droit au remboursement des frais et aux dommages-inté-

rêts qui résultent de son incapacité de travail totale ou partielle, ainsi qu'à l'atteinte portée à son avenir économique (CO 46 al. 1).

*a) Les frais.* Frais au sens de CO 46 al. 1 sont les dépenses que la victime doit encourir à la suite des lésions corporelles (Müller, La responsabilité, N 580 ss). Il s'agit avant tout des frais de traitement (frais de médecin, d'hospitalisation, de mesures médicales spéciales, de cure, de massage, de physiothérapie, etc.). En cas d'hospitalisation, contribution de la victime aux frais de pension, TF, SJ 1932 p. 337 = JdT 1932 I 66; TC/GE 1963, SJ 1965 p. 79 = JdT 1965 I 452 n° 58. Frais de transport d'un blessé par le VA d'un parent, ATF 97 II 259, c. III.2. Soins médicaux à domicile, ATF 97 II 259, c. III.3. Obligation de se soumettre à un traitement ou à une opération: admis pour une opération n'offrant pas de danger et avec une certitude d'une amélioration sensible, si la personne responsable fait l'avance des frais (ATF 68 II 186, c.2). Frais pour investissements permettant à l'invalidé de reprendre une activité rémunérée (voiture spécialement aménagée, chaise roulante, etc.), ATF 104 II 307, JdT 1979 I 454 n° 49. La taxe d'exemption du service militaire et du service pompier due par la victime devenue invalide est un dommage indemnisable (TF 1975, n.p., JdT 1977 I 447 n° 58, du moins pour une personne exerçant une activité lucrative indépendante).

*b) La perte de gain temporaire.* Si l'incapacité de gain a pris fin au moment du jugement (ou de la transaction), la victime peut réclamer la réparation de la perte de gain temporaire. L'incapacité de travail est l'incapacité médicale (ou théorique) de la victime d'utiliser sa force de travail d'une manière profitable

(ATF 129 III 135, c. 2.2). Ce ne sont que les effets négatifs de cette incapacité de travail sur la capacité de gain qui représentent le dommage réparable (Rey, N 231a). Pour son évaluation du dommage, le tribunal n'est pas lié par l'estimation médicale du degré d'incapacité de travail, mais reste libre de calculer la perte de gain (ATF 98 II 34, c. 3 = JdT 1972 I 459). L'incapacité médico-théorique est une question de fait, tandis que les conséquences de l'incapacité de travail sur la capacité de gain sont une question de droit (ATF 100 II 298, c. 4a = JdT 1976 I 232). La perte de gain temporaire ne s'évalue pas de la même manière selon que la victime est salariée ou exerce une activité lucrative indépendante (Müller, La responsabilité, N 586 ss). Lorsque la victime est salariée, le dommage consiste en la perte de salaire effectivement subi. Il équivaut à la différence entre le salaire que la victime aurait réalisé en l'absence de lésions corporelles et le salaire qu'elle a effectivement réalisé (ATF 98 II 34, c. 3 = JdT 1972 I 459). Atteinte temporaire à la capacité de travail de la victime, compte tenu de la profession exercée, et en appréciant quel aurait été ce gain sans l'accident (ATF 136 III 222, c. 4.1.1; TF, 4A\_227/2007, c. 3.6.2). Les frais professionnels épargnés sont déduits. Pour les personnes exerçant une activité lucrative indépendante, sont pris en compte non seulement le revenu net (*lucrum cessans*), mais également les frais fixes (*damnum emergens*) (BK-Brehm, Art. 46 OR N 42). La perte d'un gain résultant d'une activité contraire aux mœurs (prostitution) est également indemnisable (ATF 111 II 295, c. 2b = JdT 1986 I 445 n° 35). Le dommage actuel à indemniser, même lorsque la perte de gain n'est que temporaire, doit se calculer à partir du *sa-*

*laire net* de la victime (ATF 136 III 222, c. 4.1.1; v. infra rem. 2.2c). Du salaire brut qui aurait pu être réalisé au moment du jugement, il faut donc déduire la totalité des cotisations aux assurances sociales (AVS, AI, APG, AC et LPP) (ATF 136 III 222, c. 4.1.1). Des augmentations ou diminutions de salaire prévisibles doivent également être prises en compte (ATF 129 III 135, c. 2.2). Si la victime exerce une activité lucrative indépendante, la perte de gain consiste en la perte de bénéfice concrètement subi (ATF 102 II 232, c. 6c). Le tribunal tient compte de la dépréciation de la monnaie entre le jour de l'accident et la date du jugement de première instance (ATF 89 II 56). Le TF est réticent à tenir compte de la dépréciation future (ATF 117 II 609, c. 12 b/bb = JdT 1992 I 727 n° 46, c. 12 b/b).

Limite de la perte de gain temporaire: la guérison complète ou la fixation d'une invalidité permanente.

c) *La perte de gain permanente*: en cas d'invalidité permanente totale ou partielle, c'est-à-dire présumée durer toute la vie de la victime.

• *Calcul de la perte de gain*:

– L'incapacité de gain permanent (invalidité) entraîne une perte de gain permanente (ATF 131 III 360, c. 5.1). Le tribunal doit estimer le dommage futur sur la base d'un pronostic sur l'évaluation médicale future. L'invalidité doit établir aussi concrètement que possible ce dommage futur (ATF 129 III 135, c. 2.2). Les principes régissant la détermination de la perte de gain permanente sont les mêmes que pour la perte de gain temporaire (v. supra rem. 2.2b). Pour l'invalidé salarié, il s'agit notamment de déterminer le salaire net qu'il aurait réalisé

jusqu'à l'âge de la retraite en l'absence de lésions corporelles (ATF 129 III 135, c. 2.2). En effet, la cessation de toute activité lucrative à l'âge de la retraite correspond, au moins pour les salariés, au cours ordinaire de choses. L'âge ouvrant le droit à une rente AVS correspond donc pour toutes les catégories de travailleurs à la limite temporelle de l'activité professionnelle (ATF 136 III 310, c. 4.2.2). Pour l'invalidé exerçant une activité lucrative indépendante, il n'y a pas de limitation à l'âge de la retraite, mais il faut déterminer sur la base des circonstances concrètes le moment auquel l'activité lucrative aurait cessé (TF, 4C.62/2005, c. 3.2). Il existe cependant pour les deux, non seulement pour la victime salariée, mais aussi pour la victime exerçant une activité lucrative indépendante, une présomption en faveur de la cessation de toute activité lucrative à l'âge de la retraite (ATF 123 III 115, c. 6b). Cette présomption peut être renversée par la preuve que l'invalidé aurait cessé son activité lucrative déjà avant ou seulement après l'âge de la retraite. C'est notamment pour les indépendants que la limite peut être repoussée dans des circonstances particulières, par exemple selon la profession exercée, l'état de santé général ou la situation financière de la victime (ATF 136 III 310, c. 4.2.2).

- *Dommage de rente* («Rentenschaden»). Le dommage de rente consiste en la perte de rente de vieillesse à l'âge de la retraite. La perte de gain a en effet comme conséquence que l'invalidé (et, le cas échéant, son employeur) paie des cotisations réduites auprès du premier pilier (AVS) et du deuxième pilier (LPP). La réduction

des cotisations entraîne à son tour une réduction des rentes. Le dommage de rente correspond donc à la différence entre les rentes que la victime aurait obtenues de la part des assurances sociales (AVS et LPP) en l'absence de lésions corporelles et celles qui lui seront effectivement versées (ATF 129 III 135, c. 2.2 et 3.3). Le dommage de rente doit être déterminé de manière concrète en tant que perte de rente prévisible à l'âge de la retraite. Est décisif de nouveau le salaire net, ce qui signifie que toutes les cotisations aux assurances sociales (AVS, AI, APG, AC et LPP) doivent être déduites du salaire brut (ATF 129 III 135, c. 2.2).

*d) Dommage ménager*: CO 46 al. 1.

Le dommage ménager («Haushaltsschaden») consiste dans la perte de la capacité, pour la victime, d'accomplir des activités non rémunérées, singulièrement la tenue du ménage, et les soins et l'assistance fournis aux enfants (ATF 134 III 534, c. 3.2.3.1). Lorsque la victime directe est décédée, la réparation de ce préjudice peut être demandée par les personnes soutenues. Ce type de dommage donne droit à une réparation, peu importe qu'il ait été compensé par une aide extérieure, qu'il occasionne des dépenses accrues des personnes soutenues, qu'il entraîne une mise à contribution supplémentaire des proches (ATF 134 III 534, c. 3.2.3.1). Il s'agit d'un dommage normatif qui n'implique donc pas de diminution du patrimoine (ATF 127 III 403, c. 4a = JdT 2001 I 482). C'est pourquoi le TF procède à un calcul abstrait du dommage (ATF 131 III 360, c. 8.2.1). L'évaluation du préjudice ménager se fait en trois temps: dans un premier temps, il s'agit d'évaluer le temps nécessaire pour les travaux ménagers.

Le tribunal détermine ce temps de manière abstraite, en se basant sur des données statistiques, ou de manière concrète, en tenant compte par exemple de la structure du ménage et notamment du nombre de personnes le composant (ATF 129 III 135, c. 4.2.1). Le TF considère que l'enquête suisse sur la population active (ESPA) offre une base adéquate pour déterminer le temps consacré par une personne aux activités ménagères (ATF 131 III 360, c. 8.2.1). Dans un deuxième temps, le tribunal examine l'incidence concrète des lésions corporelles (invalidité) sur la capacité de la victime à accomplir les travaux ménagers (ATF 129 III 135, c. 4.2.1). Dans un dernier temps, le tribunal détermine la valeur des travaux ménagers. Pour ce faire, il part du salaire horaire usuel d'une aide-ménagère à l'époque de la lésion (ATF 131 III 360, c. 8.3). Les montants octroyés varient en principe entre CHF 25 et 30 (y compris l'ensemble des charges sociales, contributions patronales incluses) (ATF 132 III 321, c. 3.7.1 = JdT 2006 I 347; ATF 131 III 360, c. 8.3). Pour l'évaluation du préjudice ménager futur, le TF tient aussi compte des augmentations de salaire réelles jusqu'à l'âge de la retraite, et ce à raison de 1 % par année (ATF 132 III 321, c. 3.7.2.3 = JdT 2006 I 347).

*e) Atteinte à l'avenir économique* (CO 46 al. 1): Le dommage consécutif à l'atteinte portée à l'avenir économique est la conséquence du fait que la victime sera désavantagée sur le marché du travail (Werro, La responsabilité, N 1075). La victime aura moins de chances de trouver et conserver un emploi avec une rémunération comparable, de changer de profession ou de bénéficier d'une promotion dans l'entreprise. Ces désavantages peuvent être dus à des problèmes

de concentration, de mémoire ou de langage ou encore, en cas de contact avec la clientèle, à un visage défiguré (ATF 102 II 232, c. 6c). Sur la distinction avec l'atteinte à la capacité de travail, v. TF, 1991 n.p., JdT 1992 I 748, qui considère les deux notions comme étant complémentaires, puisque l'avenir économique peut être atteint même en cas de maintien de la pleine capacité de travail. En effet, le fait que la victime d'un accident soit pleinement capable de travailler et obtienne un gain équivalent à celui qu'elle aurait réalisé sans l'accident n'exclut pas qu'elle soit atteinte dans son avenir économique (TF, 4C.108/2003, c. 3.2). Cependant, une telle atteinte ne doit être indemnisée que lorsqu'elle entraîne pour la victime un désavantage économique, donc une diminution de son patrimoine (Müller, La responsabilité, N 601). Le TF estime qu'une très faible invalidité médico-théorique (v. supra rem. 2.2b), c'est-à-dire inférieure à 10 % ne peut en principe pas entraîner une atteinte à l'avenir économique. Il estime qu'une invalidité médicale dont le taux n'atteint pas ce seuil ne provoque, selon l'expérience générale, aucune atteinte à l'avenir économique qui soit concrètement mesurable (TF, 4A\_699/2012, c. 5.2; voir, cependant, ATF 81 II 512, c. 2b = JdT 1956 I 237). L'atteinte portée à l'avenir économique ne représente toutefois pas un poste du dommage en soi et ne doit pas être pris en compte de manière séparée dans l'évaluation du dommage (BK-Brehm, Art. 46 OR N 87). Cet élément du dommage doit en outre être distingué du tort moral, car le dommage consécutif à l'atteinte portée à l'avenir économique représente une diminution du patrimoine, tandis que le tort moral représente une diminution du bien-être de la victime. Cas: lésion constituant une entrave grave dans le

choix d'une profession (cicatrice au visage chez une jeune fille, ATF 81 II 512 = JdT 1956 I 237), mais pour autant qu'elle entraîne un préjudice pécuniaire (ATF 91 II 425 = JdT 1966 I 448). Une telle atteinte consécutive à une mutilation serait surtout réalisée chez les victimes dont la profession suppose un contact avec le public (artiste, voyageur de commerce, etc.) ou lorsqu'elle place la victime dans un état d'infériorité dans le choix d'une profession, par rapport aux individus valides (ATF 72 II 207 = JdT 1946 I 514). Autres cas: victime continuant à travailler en plein ou gagnant autant qu'avant l'accident, en dépit d'une invalidité médicale, ATF 86 II 7; ATF 99 II 214 = JdT 1974 I 474 n° 82; victime entrepreneur dont l'entreprise n'a pas connu de baisse dans ses résultats, ATF 102 II 232.

*Révision du jugement* (CO 46 al. 2): En cas d'incertitude sur les conséquences durables de lésions corporelles, le tribunal ne peut pas rejeter l'action, mais seulement réserver une révision du jugement pendant un délai de deux ans au plus (ATF 86 II 41 = JdT 1960 I 452), notamment lorsqu'une nouvelle intervention chirurgicale est nécessaire (ATF 82 II 25 = JdT 1956 I 324). Il s'agit d'un délai de péremption qui ne peut être suspendu (CO 134), ni interrompu (CO 135 ss). Il ne peut donc être observé que par l'introduction d'une action en révision du jugement initial (ATF 95 II 255, c. 10c = JdT 1970 I 554). La réserve de la révision du jugement est exceptionnelle. Le TF ne l'admet que s'il existe des doutes sérieux concernant des évolutions importantes (ATF 57 II 58, 59). Même lorsque les conditions légales sont réunies, le tribunal décide librement s'il faut faire figurer une telle réserve dans son jugement (ATF 57 II 58, 59). S'il y renonce, une nouvelle

action est exclue, car elle se heurterait à l'autorité de chose jugée du jugement initial (Rey, N 272).

Cependant, moyennant interruption de la prescription, la victime peut en tout temps agir en indemnisation d'un élément de préjudice qui n'a pas déjà fait l'objet d'une action en justice ou d'un règlement transactionnel.

*Insaississabilité des indemnités*: cf. LP 92 ch. 9.

*Compensation*: CO 125 ch. 2 et ATF 88 II 299, c. 6b.

## D. Dommages matériels

### 2.3 Dommages indemnissables

- 1° Vêtements et objets mobiliers endommagés ou détruits lors de l'accident (lunettes, appareil de radio, etc.).
- 2° Dommage au véhicule:

a) *Destruction totale* du véhicule, lorsqu'une réparation est techniquement impossible ou économiquement contre-indiquée. La victime a droit à l'indemnisation sur la base de la *valeur de remplacement* (ou *valeur d'utilisation*) du véhicule: montant nécessaire à l'achat d'un véhicule analogue à celui détruit. Lorsque le propriétaire d'une chose sujette à dépréciation comme un VA est censé l'amortir, il faut dès lors rajouter à la valeur de remplacement l'amortissement effectué ou la dépréciation intervenue (ATF 36 II 55, c. 6; TF, 4C.343/2001, c. 2b). Eventuellement prise en considération du prix auquel la victime s'apprêtait à vendre le VA, sur la base d'une offre déterminée et prouvée. Si le véhicule détruit était pratiquement neuf: valeur à neuf sous déduction d'un montant fixé ex aequo et bono (v. ATF 64 II 137 = JdT 1938 I 621). En principe, si les ré-

parations dépassent la valeur du VA avant l'accident, il y a destruction totale, sauf cas où le VA est amorti et déclaré «VA hors d'âge», mais qu'il continue à être effectivement utilisé par son propriétaire. Celui qui a un VA en leasing ne subit pas un dommage matériel, mais un dommage économique non indemnisable (v. supra rem. 2), si la destruction du VA l'amène à conclure un nouveau contrat de leasing plus onéreux (CJ/GE 1984, SJ 1984 466 = JdT 1984 I 436 n°42).

*b) Destruction partielle (ou l'endommagement).* A indemniser:

- *les frais de réparation*: seule la victime peut donner l'ordre de réparer; pas obligé de faire réparer (ATF 108 II 422, c. 3). Il incombe en principe à la victime de choisir le garage et de confier la réparation à ce dernier. La victime ayant l'incombe de diminuer le préjudice, elle doit choisir le mode de réparation le plus approprié et, dans la mesure du possible, aussi le moins onéreux (Fellmann/Kottmann, N 2337 ss). Cas où la victime répare elle-même: TC/LU 1985; JdT 1986 I 459 n° 41.
- *la dépréciation*: il arrive qu'une chose réparée ait moins de valeur que la même chose intacte. Une voiture accidentée et parfaitement réparée vaut ainsi moins sur le marché qu'une voiture qui n'a jamais subi d'accident (Oftinger/Stark, I, § 6 N 370). Une telle dépréciation, technique ou commerciale, doit être réparée en plus des frais de réparation. Il s'agit d'une question de droit (ATF 64 II 137 = JdT 1938 I 621). Dépréciation réalisée chaque fois qu'en revendant son véhicule, la victime devrait consentir à une réduction du prix de vente. Pas nécessaire que la victime ait eu l'intention de vendre son véhicule à bref

délai. L'indemnité est due, même si la victime renonce à faire réparer (ATF 84 II 158, c. 2). Déduire éventuellement une plus-value due aux réparations? Se montrer très réservé, CJ/GE 1960, SJ 1961 p. 270; v. aussi C/VD, JdT 1978 I 471 n° 66;

- *immobilisation*: soit privation de l'usage du véhicule durant le temps normal des réparations. Si emploi du VA pour l'exercice de sa profession, la victime peut louer un véhicule de remplacement.

Est admissible le droit à un véhicule de remplacement aussi pour certains besoins non professionnels du véhicule: pour partir en vacances de famille, par exemple (v. Repertorio 1976 p. 37). Par contre, lorsque la victime n'utilise son véhicule que par pur plaisir et que l'on peut raisonnablement attendre d'elle qu'elle utilise les transports publics, seuls les frais des transports publics sont réparables (Werro, La responsabilité, N 1029). Lorsque l'on ne peut pas raisonnablement exiger de la victime de prendre les transports publics (p. ex. parce qu'ils sont trop éloignés), la victime peut louer une voiture de remplacement ou se déplacer en taxi sur des courtes distances et demander le remboursement de ces frais à la personne responsable (Oftinger/Stark, I, § 6 N 373).

Si le véhicule est détruit, le véhicule de remplacement est accordé pendant le temps normalement nécessaire à l'achat d'un nouveau véhicule (en pratique 10 à 15 jours dès que l'expert de l'assurance a communiqué son avis à la victime, ce qui peut être insuffisant à cause des délais de livraison, CJ/GE 1974, SJ 1975 81 = JdT 1975 I 454 n° 84; TC/VD 1975, RSJ 1975 369 = JdT 1976 I 459 n° 66: cas où l'assurance tarde à verser les fonds à la victime; id. TC/SG 1985, RSJ 1986 p. 199 = JdT

# Ordonnance sur la signalisation routière (OSR)

741.21

du 5 septembre 1979

*Le Conseil fédéral suisse,*

vu les art. 2, 6, 32, 57, 103, al. 1 et 106, al. 1, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière<sup>1</sup>, ainsi que l'art. 53 de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales<sup>2</sup>,

*arrête :*

## Chapitre 1: Définitions et champ d'application

### Art. 1 OSR

<sup>1</sup> La présente ordonnance régit les signaux, marques et réclames sur les routes et à leurs abords, les signes et les instructions à donner par la police et détermine les mesures et restrictions nécessaires à la circulation.

- <sup>2</sup> Au sens de la présente ordonnance on entend par
- a. DETEC<sup>3</sup> le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication<sup>4</sup>;
  - b. office fédéral L'Office fédéral des routes<sup>5</sup>;
  - c. autorité celle qui est compétente selon le droit cantonal pour ordonner la mise en place ou la suppression des signaux et des marques;
  - d. loi sur la procédure administrative la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative<sup>6</sup>;

Contenu,  
abréviations et  
définitions

---

<sup>1</sup> RS 741.01

<sup>2</sup> RS 725.11

<sup>3</sup> Nouveau terme selon le ch. I de l'O du 1<sup>er</sup> avr. 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1998 (RO 1998 1440). Il a été tenu compte de cette mod. dans tout le texte.

<sup>4</sup> Nouveau terme selon le ch. I de l'O du 1<sup>er</sup> avr. 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1998 (RO 1998 1440).

<sup>5</sup> Nouveau terme selon le ch. I de l'O du 1<sup>er</sup> avr. 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 1998 (RO 1998 1440).

<sup>6</sup> RS 172.021

- e. LCR la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière<sup>7</sup>;
- f. OCR l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière<sup>8</sup>;
- g.<sup>9</sup> OETV l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers<sup>10</sup>;
- h.<sup>11</sup> SDR l'ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport des marchandises dangereuses par route<sup>12</sup>;
- i.<sup>13</sup> ORN l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales<sup>14</sup>.

<sup>3</sup> Les numéros placés entre parenthèses après la désignation d'un signal ou d'une marque se rapportent aux figures énumérées à l'annexe 2.

<sup>4</sup> L'expression «à l'intérieur des localités» ou «dans les localités» désigne une zone qui commence au signal «Début de localité sur route principale» (4.27) ou «Début de localité sur route secondaire» (4.29) et se termine au signal «Fin de localité sur route principale» (4.28) ou «Fin de localité sur route secondaire» (4.30). L'expression «à l'extérieur des localités» ou «hors des localités» désigne une zone qui commence au signal «Fin de localité sur route principale» ou «Fin de localité sur route secondaire» et se termine au signal «Début de localité sur route principale» ou «Début de localité sur route secondaire».

<sup>5</sup> Les plaques complémentaires sont des panneaux portant des renseignements additionnels relatifs aux signaux (art. 63).

---

<sup>7</sup> RS 741.01

<sup>8</sup> RS 741.11

<sup>9</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 5 de l'annexe 1 à l'O du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> oct. 1995 (RO 1995 4425).

<sup>10</sup> RS 741.41

<sup>11</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 août 2005, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mars 2006 (RO 2005 4495).

<sup>12</sup> RS 741.621

<sup>13</sup> Introduite par le ch. II 6 de l'annexe 4 à l'O du 7 nov. 2007 sur les routes nationales, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2008 (RO 2007 5957).

<sup>14</sup> RS 725.111



<sup>6</sup> Les autoroutes et semi-autoroutes sont des artères désignées par le signal «Autoroute» (4.01) ou le signal «Semi-autoroute» (4.03), sur lesquelles sont applicables des règles particulières de circulation (art. 45, al. 1).

<sup>7</sup> Les routes principales sont des routes désignées par le signal «Route principale» (3.03), sur lesquelles les conducteurs, en dérogation à la priorité de droite prévue par la loi (art. 36, al. 2, LCR), bénéficient de la priorité aux intersections (art. 37, al. 1).

<sup>8</sup> Les routes secondaires sont toutes les routes dont le début n'est pas signalé d'une façon particulière et sur lesquelles sont applicables les règles générales de circulation (p. ex. la priorité de droite selon l'art. 36, al. 2, LCR).

<sup>9</sup> Les termes «Véhicule automobile», «Voiture automobile», «Motocycle», «Cyclomoteur», «Cycle», «Auto-car», «Camion», «Véhicule articulé» et «Remorque» sont définis aux art. 9 à 24 de l'OETV.<sup>15</sup>

<sup>10</sup> Pour le surplus, on se reportera aux définitions figurant à l'art. 1 de l'OCR.

## 1 Signalisation en général

Les principes généraux sur la signalisation et les marques sont fixés par la LCR, dont l'OSR n'est qu'une ordonnance d'exécution. Unification internationale, v. LCR 5 rem. 1. Unification nationale, v. LCR 5 rem. 2.

Compétence de signalisation, v. LCR 5 rem. 3. Obligation de signaler, v. LCR 5 rem. 4. Force obligatoire des signaux et des marques, v. LCR 27 rem. 1. Défauts de la signalisation, v. LCR 27 rem. 2, 3 et 4.

## 2 Autorité

Le terme d'«autorité» désigne l'autorité cantonale – éventuellement communale, s'il y a eu délégation de la compétence de signalisation (OSR 104 al. 2). Mais la Confédération possède également des compétences de signalisation et de régle-

mentation, soit elle-même (OSR 104 al. 4), soit par l'intermédiaire de certaines personnes morales de droit public (CFF: OSR 112; route appartenant à la Confédération: OSR 111).

<sup>15</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 5 de l'annexe 1 à l'O du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> oct. 1995 (RO 1995 4425).

### 3 Localités

La Convention sur la circulation routière, conclue à Vienne le 8 novembre 1968 (RS 0.741.10) (art. 1<sup>er</sup> lit. c), utilise le terme « agglomération » pour désigner « un espace qui comprend des immeubles bâtis et dont les entrées et les sorties sont spécialement désignées comme telles, ou qui est défini de quelque autre manière dans la législation nationale ». La législation suisse préfère le terme « localité ».

**3.1** Aucune définition n'est donnée du mot localité. En principe, la localité est l'espace compris entre les signaux n° 4.27 et n° 4.29 « Début de localité » et les signaux n° 4.28 et n° 4.30 « Fin de localité ». Cette zone est dite « à l'intérieur des localités » ou « dans les localités », par opposition aux expressions « à l'extérieur des localités » ou « hors des localités ». Le choix de l'emplacement de ces signaux est également déterminé par la formule de OSR 50 al. 4: « là où commence la zone d'habitations dispersées » (« wo das locker überbaute Ortsgebiet beginnt »). En revanche, en l'absence de signaux, la législation admet que l'obligation d'observer la vitesse maximale est applicable en présence de « zone bâtie de façon compacte » (OCR 4a al. 2, OSR 22 al. 4).

**3.2** *Localités et règles de circulation.* La notion de localité joue un rôle, notamment pour:

a) les obligations envers les bus en trafic de ligne dont les clignoteurs sont en action et qui n'existent qu'à l'intérieur des localités (OCR 17 al. 5);

b) le parage sur routes principales, qui est interdit, par principe, à l'extérieur des localités (OCR 19 al. 2 lit. b), et dans

certain cas à l'intérieur des localités (OCR 19 al. 2 lit. c);

c) les signaux avertisseurs acoustiques, obligatoires sur les routes étroites à l'extérieur des localités, avant de s'engager dans un virage serré et dépourvu de visibilité (OCR 29 al. 2);

d) l'éclairage (OCR 31 al. 1);

e) les obligations des conducteurs de véhicules lourds devant des passages à niveau hors localités (OCR 24 al. 1);

f) les files de piétons hors localités: nécessité d'un feu de nuit (OCR 49 al. 3);

g) le placement de la signalisation routière notamment: signaux de danger (OSR 3 al. 3); signal; signal « Intersection avec une route sans priorité » (OSR 39 al. 2); distance des signaux avancés (OSR 57 al. 3);

h) les réclames routières (OSR 99 al. 2).

**3.3** *La notion de localité n'a aucune valeur*

a) pour la détermination du genre de priorité aux intersections;

b) pour marquer le début ou la fin de la vitesse maximale imposée, dont le secteur est déterminé par les signaux n° 2.30, n° 2.30.1 « Vitesse maximale » et n° 2.53, n° 2.53.1 « Fin de vitesse maximale », mais le principe souffre une exception: le placement n'est pas exigé « sur les routes secondaires peu importantes » (OSR 22 al. 4). Sur cette notion, v. LCR 2 rem. 4.2. La vitesse maximale est donc obligatoire même pour un conducteur qui n'aurait pas rencontré sur sa route un signal « Vitesse maxi-

male» dès que le caractère de localité est apparent, p. ex. s'il s'agit de zones bâties de façon compacte (OCR 4a al. 2, OSR 22 al. 4).

**3.4** La question de savoir si un endroit est situé en dehors d'une localité est une question de droit que le TF peut revoir. Mais tant le conducteur que le juge

doivent s'en tenir à la signalisation qui existe en fait, sans pouvoir examiner si l'autorité administrative a choisi l'emplacement exact en fonction de la situation des maisons qui forment l'agglomération (ATF 65 I 52 = JdT 1939 I 457 n° 10; ATF 66 I 114 = JdT 1940 I 420 n° 2).

## 4 Plaques complémentaires

V. OSR 63-65. Les plaques complémentaires portent des renseignements complémentaires (tels que n° 5.03 «Longueur d'un tronçon», n° 5.15 «Largeur de la chaussée», etc.), des exceptions à des signaux de prescription (riverains autorisés, autorisé avec permission spéciale écrite, etc., (OSR 17), ou encore

des prescriptions plus sévères (OSR 17 al. 2). Elles sont placées au-dessous du signal qu'elles complètent. Il faut les distinguer des «panneaux rectangulaires blancs» (OSR 101 al. 7), qui reproduisent certains signaux avec des informations.

## 5 Autoroutes et semi-autoroutes

Pour la définition des autoroutes et semi-autoroutes, v. OCR 1 al. 3. Ce sont des routes nationales, v. LCR 2 rem. 2. Rè-

gles de circulation, v. OCR 35 s. Signalisation, v. OSR 45 al. 1. Réglementation locale du trafic, v. LCR 3 rem. 4 et 5.

## 6 Routes principales

Le terme approprié pour les routes principales eût été «Routes à priorité» («Vorfahrtstrassen», v. LCR 2 rem. 3. L'expression «routes principales à priorité de passage» est utilisée par LCR 57

al. 2, alors que OSR 1 al. 7 lui donne un sens plus étendu, v. LCR 2 rem. 3. Sur la priorité aux intersections des «routes principales», v. LCR 36 rem. 2. Sur la signalisation, v. OSR 37 et 38.

## 7 Routes secondaires

V. LCR 2 rem. 4. Les routes secondaires sont toutes les routes dont le début n'est pas signalé par le signal n° 3.03 (carré dont une diagonale est verticale). Elles

sont soumises à la règle générale de la priorité de droite, sous réserve des dérogations locales (OSR 39).

## 8 Définitions de OCR 1

Expressions définies à OCR 1 : routes, routes publiques, autoroutes et semi-autoroutes, chaussées, voies, pistes et bandes cyclables, intersections, trafic

réglé et engins assimilés à des véhicules.  
V. LCR 1 rem. 4.

[AK]

## Art. 2 OSR

Validité pour les usagers de la route

<sup>1</sup> Sauf dispositions contraires, les signaux et les marques valent pour tous les usagers de la route.

<sup>2</sup> Les signaux et les marques qui régissent non pas des catégories déterminées de véhicules mais le trafic en général doivent aussi être observés par les cavaliers et les conducteurs de chevaux ou d'autres gros animaux, à l'exception du signal «Interdiction générale de circuler dans les deux sens» (2.01).<sup>16</sup>

<sup>3</sup> Les dispositions spéciales concernant la circulation routière militaire sont réservées. L'art. 101, al. 8 et 9, régit les signaux jaunes et noirs s'adressant exclusivement aux usagers militaires de la route ainsi que les indicateurs de direction blancs et orange s'adressant exclusivement au personnel de la protection civile.<sup>17</sup>

**1 Validité pour tous les usagers de la route.** Les exceptions peuvent découler de la définition du signal (p. ex. le signal n° 2.45, OSR 26 al. 2, n'interdit pas aux autocars de dépasser), ou bien de plaques complémentaires (OSR 17), par exemple «Riverains autorisés».

**2 Force obligatoire des signaux,** v. LCR 27 rem. 1.

**3 Cavaliers.** Selon l'OSR de 1963 (art. 14 al. 5), le signal «Interdiction générale de circuler» était applicable aux cavaliers à l'intérieur des localités, mais non à l'extérieur. L'OSR de 1979 (art. 1

al. 2) avait supprimé cette distinction et le signal n° 2.01 s'appliquait dès lors aux cavaliers aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des localités. La modification du 30 novembre 1981 (RO 1981 1862) a repris la réglementation de l'OSR de 1963, sans toutefois limiter l'exception faite en faveur des cavaliers à la circulation à l'extérieur des localités, v. également LCR 50 rem. 1.2.4. Une route forestière, propriété privée d'une commune, munie d'un signal d'interdiction générale de circuler (n° 2.01) ne s'appliquant qu'aux véhicules peut être interdite aux cavaliers par une défense

<sup>16</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 30 nov. 1981, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1982 (RO 1981 1862).

<sup>17</sup> Nouvelle teneur selon le ch. IV de l'O du 7 avr. 1982, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 1982 (RO 1982 531).

éditée par l'autorité compétente sous sanction d'amende. LCR 3 al. 5 n'y fait pas obstacle (ATF 106 Ia 84; ATF 101 Ia 73: interdiction d'une longueur de 50 km). V. également OSR 18.

**4 Animaux sous conduite.** Les chevaux ou autres gros animaux sous conduite sont régis par la même règle que les cavaliers. Les plus petits animaux – comme les êtres humains se déplaçant à pieds – n'étant pas à considérer comme étant des usagers de la route au sens de OSR 2, l'interdiction de circuler ne leur est pas applicable. V. également OSR 17 rem. 1 sur certains cas spéciaux.

**5 Signalisation routière militaire.** Les signaux routiers militaires ont un fond jaune; la bordure, l'inscription et le symbole sont noirs. Ils sont destinés uniquement aux usagers militaires et sont obligatoires pour eux (OSR 101 al. 8, OCM; RS 510.710), v. également OSR 101 rem. 9. Toutefois, la troupe est tenue d'utiliser le signal civil n° 1.30 «Autres dangers» dans certains cas prévus par OCM 9 al. 2. – Compétence de réglementation, v. LCR 3 rem. 3.3.

[AK]

## Art. 2a<sup>18</sup> OSR

<sup>1</sup> Les signaux d'indication «Parcage autorisé» (4.17), «Parcage avec disque de stationnement» (4.18) et «Parcage contre paiement» (4.20) ainsi que les signaux de prescription peuvent figurer, à titre de signaux de zone (2.59.1), sur un panneau rectangulaire blanc portant l'inscription «ZONE».

Signalisation par zones

<sup>2</sup> La signalisation par zones n'est admise que sur des routes situées à l'intérieur des localités.

<sup>3</sup> Les droits et obligations indiqués au moyen d'un signal de zone s'appliquent depuis le début de la signalisation par zones jusqu'au signal en marquant la fin. Le signal de fin de zone indique que les règles générales de circulation sont de nouveau valables.

<sup>4</sup> Un signal de zone peut indiquer tout au plus trois réglementations du trafic.

<sup>5</sup> Les signaux «Zone 30» (2.59.1), «Zone de rencontre» (2.59.5) et «Zone piétonne» (2.59.3) ne sont admis que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible.

<sup>6</sup> Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de route principale conformément aux exigences de l'art. 108, il est possible d'intégrer exceptionnellement ce

<sup>18</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 25 janv. 1989 (RO 1989 438). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 28 sept. 2001, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2002 (RO 2001 2719).

**tronçon dans une zone 30 en raison de conditions locales particulières (p. ex. dans le centre d'une localité ou dans le centre historique d'une ville).**

**1 Introduction de la signalisation par zones.** Sur le plan international, les signaux de zones ne sont pas connus de la Convention sur la signalisation routière, conclue à Vienne le 8 novembre 1968 (RS 0.741.20), ni de l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, conclu à Genève le 1<sup>er</sup> mai 1971 (RS 0.741.201). Selon le DFJP, dans sa circulaire du 15 janvier 1987 présentant le nouveau type de signal, la Conférence européenne des Ministres des transports aurait créé en 1985 les bases légales nécessaires à l'introduction de ce signal, dont le but principal était de réduire le nombre pléthorique de signaux. Comme le relève le DFJP, il existait déjà auparavant des signalisations spécifiques s'appliquant à une zone: «Vitesse maximale 50, limite générale», «Zone bleue» et «Rue résidentielle». En revanche, le DFJP fait le fait que l'existence d'un tel type de signalisation, précisément parce qu'elle évite les frais de plusieurs panneaux routiers, est une impulsion à des mesures de modération du trafic à meilleur marché, qu'il s'agisse de zones de limitation de vitesse (p. ex. 30 km/h) ou de zones d'interdiction de parage, de parage à durée limitée ou contre paiement. Initialement, il était projeté d'ajouter un al. 4 à OSR 2, pour introduire le nouveau panneau de signalisation par zones. Finalement, on a retenu l'idée de l'introduction d'un nouvel article (OSR 2a) et deux nouveaux signaux (n° 2.59.1 et n° 2.59.2), à l'occasion de la modification du 25 janvier 1989 entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1989 (RO 1989 438). La zone piétonne et les

signaux n° 2.59.3 et n° 2.59.4 firent leur apparition en 1994 (RO 1994 1103) et la zone de rencontre et les signaux n° 2.59.5 et n° 2.59.6 en 2002 (RO 2001 2719).

**2 Type de signaux pouvant faire l'objet d'une signalisation par zones.** OSR 2a al. 1 prévoit que peuvent faire l'objet d'une signalisation par zones seuls les signaux de prescription, d'une part, et d'indication, d'autre part, mais dont la liste doit au surplus être considérée comme exhaustive, à savoir: les signaux «Parcage autorisé», «Parcage avec disque de stationnement» et «Parcage contre paiement». On remarquera donc, dans cette énumération, l'absence du signal «Parcage interdit», non parce qu'il ne peut pas faire l'objet d'une signalisation par zones, mais parce qu'il s'agit d'un signal de prescription pouvant, à ce titre déjà, faire l'objet d'une signalisation par zones. Pour ce qui est des signaux de prescription, il pourrait par contre y avoir un problème d'interprétation, car certains signaux non catalogués comme tels peuvent être considérés comme signaux de prescription, v. OSR 107 rem. 1.3.5. Les signaux concernés sont ceux qui figurent à l'Annexe 2 OSR sous nos 2.01 à 2.65.

OSR 2a al. 4 prévoit toutefois qu'il ne peut pas y avoir plus de trois réglementations sur un signal de zone.

**3 Conditions restrictives au placement d'une signalisation par zones.** OSR 2a al. 2 et 5 contient les conditions restrictives qui doivent être observées lorsqu'il s'agit de décider d'une signalisation par zones:

# Ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière,<sup>1</sup> OAC)

741.51

du 27 octobre 1976

*Le Conseil fédéral suisse,*

vu les art. 12, al. 1, 3 et 4, 13, al. 2 et 4, 15, al. 4 à 6, 15a, al. 2<sup>bis</sup>, 15c, al. 2 et 3, 22, al. 1, 25, 57, 103, al. 1 et 3, et 104 à 106 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)<sup>2,3</sup>

*arrête :*

## Introduction

### Art. 1<sup>4</sup> OAC

La présente ordonnance règle l'admission des per-    **Objet**  
sonnes et des véhicules à la circulation routière, la forma-  
tion et le perfectionnement des conducteurs ainsi que les  
exigences requises des experts de la circulation.

---

<sup>1</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 3 juil. 2002, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 2003 (RO **2002** 3259).

<sup>2</sup> RS **741.01**

<sup>3</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 nov. 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2014 (RO **2013** 4697).

<sup>4</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 28 sept. 2007, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2008 (RO **2007** 5013).

## Art. 2<sup>5</sup> OAC

### Abréviations

<sup>1</sup> Les abréviations suivantes sont utilisées pour désigner des autorités et des organisations:<sup>6</sup>

- a. DETEC: Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication;
- b. OFROU: Office fédéral des routes;
- c.<sup>7</sup> FSP: Fédération suisse des psychologues;
- d.<sup>8</sup> SSML: Société suisse de médecine légale;
- e.<sup>9</sup> SPC: Société suisse de psychologie de la circulation.

<sup>2</sup> Les abréviations suivantes sont utilisées pour désigner des actes législatifs:

- a. LCR: loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière;
- b. OCR: ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière<sup>10</sup>;
- c. OAV: ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules<sup>11</sup>;
- d. OETV: ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers<sup>12</sup>;
- e. Limpauto: loi fédérale du 21 juin 1996 sur l'imposition des véhicules automobiles<sup>13</sup>;
- f. OTR1: ordonnance du 19 juin 1995 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles<sup>14</sup>;

---

<sup>5</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 3 juil. 2002, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 2003 (RO **2002** 3259).

<sup>6</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 nov. 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2014 (RO **2013** 4697).

<sup>7</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 29 nov. 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2014 (RO **2013** 4697).

<sup>8</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 29 nov. 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2014 (RO **2013** 4697).

<sup>9</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 29 nov. 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2014 (RO **2013** 4697).

<sup>10</sup> RS **741.11**

<sup>11</sup> RS **741.31**

<sup>12</sup> RS **741.41**

<sup>13</sup> RS **641.51**

<sup>14</sup> RS **822.221**



g. OTR2: ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes<sup>15</sup>.

<sup>3</sup> Les abréviations suivantes sont utilisées pour désigner des banques de données automatisées:

- a. ADMAS: registre des mesures administratives;
- b. FABER: registre des autorisations de conduire.

## 1 Admission de personnes<sup>16</sup>

### 11<sup>17</sup> Dispositions générales

#### Art. 3 OAC

<sup>1</sup> Le permis de conduire est établi pour les catégories suivantes: Catégories de permis

- A: motocycles;
- B: voitures automobiles et tricycles à moteur dont le poids total n'excède pas 3500 kg et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, n'excède pas huit; un véhicule de cette catégorie peut tracter une remorque dont le poids total n'excède pas 750 kg;  
ensembles de véhicules composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque de plus de 750 kg, pour autant que le poids de l'ensemble n'excède pas 3500 kg et que le poids total de la remorque ne soit pas supérieur au poids à vide du véhicule tracteur;
- C: voitures automobiles – à l'exception de celles de la catégorie D – dont le poids total autorisé est supérieur à 3500 kg; un véhicule de cette catégorie peut tracter une remorque dont le poids total n'excède pas 750 kg;

---

<sup>15</sup> RS 822.222

<sup>16</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 3 juil. 2002, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 2003 (RO 2002 3259).

<sup>17</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 3 juil. 2002, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 2003 (RO 2002 3259).

- D: voitures automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises, outre le siège du conducteur; un véhicule de cette catégorie peut tracter une remorque dont le poids total n'excède pas 750 kg;
- BE: ensembles de véhicules composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque mais qui, en tant qu'ensembles, n'entrent pas dans la catégorie B;
- CE: ensembles de véhicules composés d'un véhicule tracteur de la catégorie C et d'une remorque dont le poids total excède 750 kg;
- DE: ensembles de véhicules composés d'un véhicule tracteur de la catégorie D et d'une remorque dont le poids total excède 750 kg.

<sup>2</sup> Le permis de conduire est établi pour les sous-catégories suivantes:

- A1: motocycles d'une cylindrée n'excédant pas 125 cm<sup>3</sup> et d'une puissance maximale de 11 kW;
- B1: quadricycles à moteur et tricycles à moteur dont le poids à vide n'excède pas 550 kg;
- C1: voitures automobiles – à l'exception de celles de la catégorie D – dont le poids total excède 3500 kg sans dépasser 7500 kg; un véhicule de cette sous-catégorie peut tracter une remorque dont le poids total n'excède pas 750 kg;
- D1: voitures automobiles affectées au transport de personnes et dont le nombre de places assises est supérieur à huit mais n'excède pas seize, outre le siège du conducteur; un véhicule de cette sous-catégorie peut tracter une remorque dont le poids total n'excède pas 750 kg;
- C1E: ensembles de véhicules composés d'un véhicule tracteur de la sous-catégorie C1 et d'une remorque d'un poids total excédant 750 kg, pour autant que le poids de l'ensemble n'excède pas 12000 kg et que le poids total de la remorque ne soit pas supérieur au poids à vide du véhicule tracteur;
- D1E: ensembles de véhicules composés d'un véhicule tracteur de la sous-catégorie D1 et d'une remorque d'un poids total excédant 750 kg, pour autant que le poids de l'ensemble n'excède pas 12 000 kg, que

le poids total de la remorque ne soit pas supérieur au poids à vide du véhicule tracteur et que la remorque ne soit pas utilisée pour le transport de personnes.

<sup>3</sup> Le permis de conduire est établi pour les catégories spéciales suivantes:

F: véhicules automobiles dont la vitesse maximale n'excède pas 45 km/h, à l'exception des motocycles;

G:<sup>18</sup> véhicules automobiles agricoles ainsi que chariots de travail, chariots à moteur et tracteurs immatriculés en tant que véhicules industriels utilisés pour des courses agricoles, dont la vitesse maximale n'excède pas 30 km/h, à l'exception des véhicules spéciaux;

M: cyclomoteurs.<sup>19</sup>

## 1 Généralités

**1.1** L'adoption en 2003 – avec la Révision OAC du 3.7.2002, en vigueur depuis le 1.4.2003 (RO 2002 3259) – des catégories et sous-catégories selon le droit européen a entraîné un changement de philosophie. C'est ainsi que l'on a fait figurer à l'al. 1 toutes les catégories énumérées dans l'ancien permis de conduire «bleu». Il existe désormais 7 catégories harmonisées (A, B, C, D, BE, CE, DE), qui sont obligatoires pour tous les Etats membres. De cette manière, il est possible de conduire tous les véhicules du domaine harmonisé (véhicules dont la vitesse maximale est supérieure à 45 km/h). Ils font l'objet de la réglementation énoncée à l'al. 1.

*NB: Les remarques qui suivent reprennent en partie un document de tra-*

*vail OFROU «OAC, Révision du 3 juillet 2002, Explications, Berne octobre 2002».*

**1.2** Les Etats membres peuvent instaurer des sous-catégories qui donnent le droit de conduire une partie des véhicules de la catégorie considérée. Les exigences posées pour obtenir ces sous-catégories sont moins élevées. Les allègements concernent surtout l'âge minimal et les véhicules servant aux examens. Les sous-catégories sont mentionnées à l'al. 2.

**1.3** Dans le domaine non harmonisé, les Etats membres sont libres. Pour permettre de les distinguer des catégories et des sous-catégories, la Suisse a créé les catégories spéciales (al. 3).

<sup>18</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 10 juin 2005, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> oct. 2005 (RO 2005 4191).

<sup>19</sup> Erratum du 19 août 2014, ne concerne que le texte italien (RO 2014 2601).

## 2 Catégories (al. 1)

**2.1 Catégorie A (motocycles).** La définition de la catégorie A correspond à celle qui figure dans la Convention de Vienne et elle englobe tous les motocycles. C'est la raison pour laquelle on abandonne formellement les catégories A et A1 existant en Suisse, où les motocycles sont classés selon que leur cylindrée est supérieure ou inférieure à 125 cm<sup>3</sup>.

Seules les personnes qui ont réussi l'examen de conduite après le 1.4.2003 avec un motocycle de la catégorie A à puissance limitée à 25 kW et qui prouvent avoir conduit pendant deux ans sans avoir fait l'objet d'un retrait de permis reçoivent le permis de la catégorie A sans restriction et sans avoir à se soumettre à un nouvel examen de conduite.

Les motocycles d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm<sup>3</sup> et dont la vitesse maximale – de par leur construction – ne peut dépasser 45 km/h sont classifiés comme motocycles légers. Les véhicules à moteur à deux roues placés l'une devant l'autre (avec ou sans side-car), dont la vitesse maximale dépasse les 45 km/h ou dont la cylindrée est supérieure à 50 cm<sup>3</sup> sont par contre classifiés comme motocycles (OETV 14).

Le permis de conduire de la catégorie A est exigé pour la conduite de motos d'une cylindrée de 125 cm<sup>3</sup> ayant plus de 11 kW. Il existe effectivement des motos de 125 cm<sup>3</sup> ayant plus de 11 kW et c'est la raison pour laquelle la catégorie A limitée à 25 kW est délivrée en échange de l'ancienne catégorie A1.

**2.2 Catégorie B («autos»).** Conformément au droit communautaire et à la Convention de Vienne (RS 0.741.10), la catégorie B donne le droit de tracter une remorque lourde à condition que

son poids total ne dépasse pas le poids à vide du véhicule tracteur et que le poids total de l'ensemble n'excède pas 3500 kg.

**2.3 Catégorie C («camions»).** La catégorie C correspond à celle de la Convention de Vienne (RS 0.741.10). Elle donne le droit de conduire des voitures automobiles affectées au transport de marchandises et dont le poids total excède 3500 kg. La Convention de Vienne ne contient toutefois aucune disposition précisant quelle catégorie est requise pour conduire des véhicules de travail et des tracteurs dont le poids total excède 3500 kg. La catégorie C englobe directement tous les véhicules automobiles dont le poids total est supérieur à 3500 kg. Enfin, il est permis de tracter une remorque dont le poids total n'excède pas 750 kg. Les militaires instruits après le 1.4.2003 comme automobilistes passeront un examen complet des catégories C et CE et reçoivent donc le permis civil de ces catégories sans autre examen.

**2.4 Catégorie D («autocars»).** L'ancienne catégorie D divergeait de la Convention de Vienne. Elle donnait le droit de conduire des voitures automobiles affectées au transport de personnes, dont le poids total excédait 3500 kg et ayant plus de huit places assises, outre le siège du conducteur. Toutefois, tant selon le droit communautaire que selon la Convention de Vienne, le poids total ne joue aucun rôle. Seul le nombre de places est déterminant. L'actuelle catégorie D est conforme à cette définition. Il est permis de tracter une remorque dont le poids total n'excède pas 750 kg (selon OCR 68 al. 2, phr. 2, les autocars ne peuvent tirer qu'une remorque à ba-

gages, d'un poids total n'excédant pas 3,50 t).

### **2.5 Catégorie BE (ensembles de vhc).**

La catégorie BE comprend les ensembles de véhicules à conduire en étant titulaire du permis de conduire de la catégorie B. La catégorie BE est dès lors nécessaire lorsque a) le poids total de l'ensemble de véhicules est supérieur à 3500 kg; ou que b) le poids total de la remorque est supérieur à 750 kg et au poids à vide du véhicule tracteur. Dès que le poids total de l'ensemble dépasse les 3500 kg, un examen de la catégorie BE est toujours nécessaire, même si le poids total de la remorque ne dépasse pas le poids à vide du véhicule tracteur. Dès que le poids total de la remorque dépasse le poids à vide du véhicule tracteur, un examen de conduite de la catégorie BE est toujours exigé, même si le poids total de l'ensemble ne dépasse pas 3500 kg.

### **2.6 Catégorie CE (ensembles de vhc).**

La catégorie CE est nécessaire pour tracter des remorques dont le poids total excède 750 kg, au moyen de véhicules tracteurs de la catégorie C. La catégorie CE est également requise pour tracter des remorques au moyen de véhicules tracteurs de la catégorie CI, lorsque l'ensemble de véhicules pèse plus de 12 000 kg ou que le poids total de la remorque dépasse le poids à vide du véhicule tracteur.

### **2.7 Catégorie DE (ensembles de vhc).**

La catégorie DE est nécessaire pour tracter des remorques dont le poids total excède 750 kg, au moyen de véhicules tracteurs de la catégorie D. La catégorie DE est également requise pour tracter des remorques au moyen de véhicules tracteurs de la catégorie DI, lorsque l'ensemble de véhicules pèse plus de 12 000 kg ou que le poids total de la remorque dépasse le poids à vide du véhicule tracteur.

## **3 Equivalence des anciennes catégories**

**3.1 Ancienne catégorie A1.** L'ancienne catégorie A1 a été remplacée par la sous-catégorie A1, la puissance du moteur étant toutefois limitée à 11 kW. Droit transitoire: v. OAC 151d al. 7.

**3.2 Ancienne catégorie A2.** L'ancienne catégorie A2 est devenue la sous-catégorie B1, sans changement quant au contenu.

**3.3 Ancienne catégorie C1.** L'ancienne catégorie C1 a été abrogée sans avoir été remplacée. Droit transitoire: v. OAC 151d al. 8.

**3.4 Ancienne catégorie D1.** L'ancienne catégorie D1 a été transposée dans la

sous-catégorie D1, mais sans restriction de poids. S'agissant du droit transitoire applicable aux titulaires du permis de conduire de l'ancienne catégorie D1, v. OAC 151d al. 9.

**3.5 Ancienne catégorie E.** L'ancienne catégorie E (remorques dont le poids total excède 750 kg) a été reportée dans toutes les catégories entrant en ligne de compte à cet effet.

**3.6 Ancienne catégorie F.** L'ancienne catégorie F est devenue la catégorie spéciale F, dont les motocycles légers et les motocycles sont exclus. Droit transitoire: v. OAC 151d al. 11.

## 4 Sous-catégories (al. 2)

**4.1** *Sous-catégorie A1 («scooters et motocycles 125 cm<sup>3</sup>»).* La sous-catégorie A1 donne le droit de conduire tous les motocycles dont la cylindrée ne dépasse pas 125 cm<sup>3</sup> et la puissance du moteur 11 kW. Elle englobe aussi, à *titre exclusif*, le droit de conduire des motocycles légers (motocycles dont la cylindrée n'excède pas 50 cm<sup>3</sup> et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h). La conduite des motocycles légers est donc exclue avec la catégorie F.

**4.1.1** Celui qui est titulaire du permis de conduire de la catégorie B et qui demande à partir du 1.4.2003 un permis d'élève conducteur de la sous-catégorie A1 n'a qu'à suivre le cours pratique de base de 8 heures auprès d'un moniteur moto. La sous-catégorie A1 sera inscrite dans son nouveau permis de conduire sur présentation de l'attestation du moniteur. Il n'a pas à passer d'examen ni théorique ni pratique.

**4.1.2** Celui qui, à partir du 1.4.2003 obtient le permis de conduire de la sous-catégorie A1 sans limitation de vitesse peut – dès les 18 ans révolus – conduire tous les véhicules de cette sous-catégorie, sans avoir à subir de nouvel examen de conduite. Si cette personne demande un permis de la catégorie A limitée à 25 kW, elle recevra un permis d'élève conducteur de cette catégorie et devra suivre un complément de formation pratique de base de 6 heures et se soumettre à l'examen pratique de conduite. Ceci est aussi valable si cette personne a 25 ans et qu'elle demande le permis de la catégorie A illimitée.

**4.1.3** La sous-catégorie A1 peut être obtenue à partir de 16 ans. Donc une personne de 16 ans peut obtenir la sous-

catégorie A1 moyennant la réussite de l'examen théorique de base (le même que pour la catégorie B), l'obtention d'un permis d'élève, le suivi du cours de théorie de la circulation selon OAC 18 («cours de sensibilisation aux problèmes du trafic») et de l'instruction pratique de base de 8 heures pour élève motocycliste (IPB) selon OAC 19, puis, finalement, la réussite de l'examen pratique. Il sera limité aux motocycles de 50 cm<sup>3</sup> au maximum (ou 4 kW max.) jusqu'à 18 ans (OAC 6 al. 1 lit. c ch. 1). Cette restriction ne figure pas sur le permis de conduire. Dès 18 ans, il pourra conduire les motocycles de la sous-catégorie A1, soit 125 cm<sup>3</sup> et 11 kW au maximum.

**4.2** *Sous-catégorie B1 («quadricycles et tricycles à moteur légers»).* La sous-catégorie B1 englobe une partie des véhicules de la catégorie B et donne le droit de conduire des quadricycles à moteur (OETV 15 al. 3) et des tricycles à moteur (OETV 15 al. 1) dont le poids à vide n'excède pas 550 kg (elle correspond à l'ancienne catégorie A2 qui a été supprimée).

**4.3** *Sous-catégorie C1 («vans»).* Inconnue en Suisse jusqu'en 2003, la sous-catégorie C1 donne le droit de conduire une partie des véhicules de la catégorie C. Le poids total est limité à 7500 kg. Il est permis de tracter une remorque dont le poids total n'excède pas 750 kg. La sous-catégorie C1 fait partie du 2<sup>e</sup> groupe quant aux exigences médicales (v. Annexe 1 OAC). Comme la catégorie C1 permet de conduire des véhicules jusqu'à 7500 kg, il est justifié de la soumettre à des exigences médicales supérieures et des contrôles plus intenses, dès 50 ans, même si le conducteur n'est pas un conducteur professionnel (ATF 133 II

384, c. 3.6et 3.7 = JdT 2008 I 451; TF, 1C\_759/2013, c. 2.2).

**4.4 Sous-catégorie D1 («taxis 16 places»).** La sous-catégorie D1 donne le droit de conduire une partie des véhicules de la catégorie D, à savoir les voitures automobiles affectées au transport de personnes et comptant plus de 8 places assises, mais pas plus de 16, outre le siège du conducteur. Le poids total du véhicule et l'usage auquel il est affecté ne jouent toutefois aucun rôle. La sous-catégorie D1 est également requise pour conduire des véhicules de ce genre à des fins non professionnelles.

**4.5 Sous-catégorie C1E (ensemble de vhc).** La sous-catégorie C1E complète la sous-catégorie C1 et confère le droit de conduire des ensembles de véhicules dont le poids total n'excède pas 12 000 kg. Le poids total de la remorque

ne doit toutefois en aucun cas dépasser le poids à vide du véhicule tracteur. Si le poids total de l'ensemble dépasse 12 000 kg ou que le poids total de la remorque est supérieur au poids à vide du véhicule tracteur, le permis de conduire de la catégorie CE est nécessaire.

**4.6 Sous-catégorie D1E (ensemble de vhc).** La sous-catégorie D1E complète la sous-catégorie D1 et donne le droit de conduire des ensembles de véhicules dont le poids total n'excède pas 12 000 kg. Si le poids total de l'ensemble dépasse 12 000 kg ou que le poids total de la remorque est supérieur au poids à vide du véhicule tracteur, le permis de conduire de la catégorie DE est nécessaire. Celui-ci est également nécessaire lorsque la remorque est affectée au transport de personnes (OCR 76 al. 2 lit. a).

## 5 Catégories spéciales (al. 3)

**5.1 Catégorie spéciale F («voitures automobiles 45 km/h»).** La catégorie spéciale F donne le droit de conduire des chariots à moteur (OETV 11 al. 2 lit. g), des machines de travail dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h (OETV 13 al. 3 lit. a), des chariots de travail (OETV 13 al. 3 lit. b), des quadricycles légers à moteur (OETV 15 al. 2), les tracteurs agricoles dont la vitesse maximale atteint 40 km/h (OETV 118a), les véhicules agricoles spéciaux (car, selon OAC 3 al. 3, il n'est pas permis de conduire des véhicules agricoles spéciaux avec le permis de la catégorie spéciale G), ainsi que toutes les voitures automobiles dont la vitesse maximale n'excède pas 45 km/h (OETV 118). Dès lors que la catégorie A et la sous-catégorie A1 sont requises pour conduire des motocycles, la catégorie

spéciale F ne donne pas le droit de conduire des motocycles et des motocycles légers.

**5.2 Catégorie spéciale G («tracteurs agricoles 30 km/h»).** La catégorie spéciale G donne le droit de conduire des véhicules agricoles dont la vitesse maximale ne dépasse pas 30 km/h, à l'exclusion des véhicules spéciaux. Les titulaires du permis de conduire de la catégorie spéciale G peuvent suivre un cours pour conducteurs de tracteurs reconnu par l'OFROU, cours qui donne ensuite le droit de conduire des tracteurs agricoles dont la vitesse maximale atteint 40 km/h (catégorie «G+») et des véhicules spéciaux. Les véhicules industriels dont la vitesse maximale n'excède pas 40 km/h utilisés pour des courses

agricoles ont été rajoutés en 2005 (RO 2005 4191).

**5.3 Catégorie spéciale M (cyclomoteurs).** La catégorie spéciale M donne le droit de conduire des cyclomoteurs et est également intégrée dans le permis de conduire ayant la forme d'une carte de crédit.

**5.3.1** Depuis la Révision OAC du 3.7.2002 (RO 2002 3259), en vigueur depuis le 1.4.2003, le cyclomoteur ap-

partient à la catégorie M qui fait partie des catégories spéciales de OAC 3 al. 3, de sorte que le retrait du permis de conduire les cyclomoteurs, catégorie qui fait désormais pleinement partie du permis de conduire, déclenche les cascades de LCR 16a-c (TF, 1C\_766/2013, c. 4.2 à 4.6; Verwaltungsrekurskommission SG, 29.3.2012, IV-2012/2, c. 5a/cc; Mizel, RDAF 2004 I p. 409-410 N 82.

[CM]

## Art. 4 OAC

### Autorisations

#### <sup>1</sup> Le permis de conduire de la catégorie:

- A autorise la conduite de véhicules des sous-catégories A1 et B1 ainsi que des catégories spéciales F, G et M;
- B autorise la conduite de véhicules automobiles de la sous-catégorie B1 et des catégories spéciales F, G et M;
- C autorise la conduite de véhicules automobiles de la catégorie B, des sous-catégories B1 et C1 ainsi que des catégories spéciales F, G et M;
- D autorise la conduite de véhicules de la catégorie B, des sous-catégories B1, C1 et D1 ainsi que des catégories spéciales F, G et M;
- BE autorise la conduite d'ensembles de véhicules de la catégorie DE ainsi que des sous-catégories C1E et D1E, si le conducteur est titulaire du permis de conduire requis pour le véhicule tracteur;
- CE autorise la conduite d'ensembles de véhicules des catégories BE et DE ainsi que des sous-catégories C1E et D1E, si le conducteur est titulaire du permis de conduire requis pour le véhicule tracteur;
- DE autorise la conduite d'ensembles de véhicules de la catégorie BE ainsi que des sous-catégories C1E et D1E.

#### <sup>2</sup> Le permis de conduire de la sous-catégorie:

- A1 autorise la conduite de véhicules des catégories spéciales F, G et M;



## OCR Annexes

*Annexe I*<sup>342</sup>

*Annexe II*<sup>343</sup>

<sup>342</sup> Abrogée par le ch. I de l'O du 7 mars 1994, avec effet au 1<sup>er</sup> avril 1994 (RO **1994** 816). Voir aussi rem. 1 et 2 à la fin du texte légal de l'OCR.

<sup>343</sup> Abrogée par l'art. 72 ch. 2 de l'O du 27 mai 1981 sur la protection des animaux, avec effet au 1<sup>er</sup> juil. 1981 (RO **1981** 572).

## Représentation des signaux et des marques

(art. 1, al. 3)

### 1. Signaux de danger (art. 3 à 15)

#### a. Dangers inhérents à la route (art. 4 à 10)



**1.01** Virage à droite  
(art. 4)



**1.02** Virage à gauche  
(art. 4)



**1.03** Double virage, le premier à droite  
(art. 4)



**1.04** Double virage, le premier à gauche  
(art. 4)

<sup>340</sup> Mise à jour selon le ch. II des O du 19 oct. 1983 (RO 1983 1651), du 25 janv. 1989 (RO 1989 438), du 12 fév. 1992 (RO 1992 514), le ch. II 2 de l'O du 7 mars 1994 (RO 1994 816), le ch. I de l'O du 7 mars 1994 (RO 1994 1103), le ch. II 5 de l'annexe 1 à l'O du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RO 1995 4425), le ch. II des O du 1<sup>er</sup> avr. 1998 (RO 1998 1440), du 28 sept. 2001 (RO 2001 2719), du 15 mai 2002 (RO 2002 1935), du 20 sept. 2002 (RO 2002 3174), le ch. II 1 de l'annexe à l'O du 12 nov. 2003 (RO 2003 4289), le ch. II al. 1 de l'O du 17 août 2005 (RO 2005 4495), le ch. II des O du 28 mars 2007 (RO 2007 2105) et du 19 août 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 4241). Voir aussi les disp. fin. mod. 17 août 2005, avant l'annexe 1.



**1.05** Chaussée glissante  
(art. 5)



**1.06** Cassis  
(art. 6)



**1.07** Chaussée rétrécie  
(art. 7)



**1.08** Chaussée rétrécie à droite  
(art. 7)



**1.09** Chaussée rétrécie à gauche  
(art. 7)



**1.10** Descente dangereuse  
(art. 8)



**1.11** Forte montée  
(art. 8)



**1.12** Gravillon  
(art. 8)



**1.13** Chute de pierres  
(art. 8)



**1.14** Travaux  
(art. 9)



**1.15** Barrières  
(art. 10)



**1.16** Passage à niveau sans barrières  
(art. 10)



