

BGE 100 IV 279

Bundesgericht (BGE), 1974-01-01, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_100 IV 279](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_100_IV_279)

FR: ATF 100 IV 279

IT: DTF 100 IV 279

Regeste

Regeste Art. 4 Abs. 1 VRV; Art. 32 Abs. 1 SVG. Die allgemeinen Geschwindigkeitsvorschriften gelten uneingeschränkt auch auf Autobahnen. Nachts ist deshalb die Geschwindigkeit eines mit Abblendlicht fahrenden Fahrzeugs nur dann den Verhältnissen angepasst, wenn der Führer in der Lage ist, innert der kürzesten beleuchteten Strecke anzuhalten, d.h. auf der linken Fahrbahnseite innert 50 m (Erw. 2 a). Art. 3 Abs. 1 VRV; Art. 31 Abs. 1 SVG. Ein Führer, der einen Fussgänger, den er auf 50 m hätte sehen können, erst auf 20 m wahrnimmt, ist unaufmerksam, selbst wenn 300 m vor ihm ein anderes Fahrzeug fährt, rechts eine Zufahrt einmündet und andere Fussgänger seine Aufmerksamkeit auf sich ziehen (Erw. 2 c und d). Adäquater Kausalzusammenhang: Selbst auf einer Autobahn sind Unaufmerksamkeit und übermässige Geschwindigkeit nach der Lebenserfahrung geeignet, einen Zusammenstoss herbeizuführen, namentlich mit einem Fussgänger (Erw. 3).

Erwägungen

E. 1

Le recourant tente de revenir sur certaines constatations de la Cour cantonale et de les interpréter. Il fait valoir qu'au vu des faits retenus, il conviendrait d'admettre qu'il circulait encore avec ses feux de route lorsqu'il a aperçu le piéton et ses compagnons. Il est admis en effet par les autorités cantonales que c'est en arrivant à l'extrémité ouest du pont de l'Aubonne qu'il a enclenché ses feux de croisement. Or le pont proprement dit débute une dizaine de mètres après le point de choc. Ce moyen ne résiste pas à l'examen. D'une part, en retenant que le recourant a enclenché ses feux de croisement en arrivant à l'extrémité du pont, il est clair que les juridictions cantonales n'ont pas entendu fixer un endroit précis, mais qu'elles ont simplement indiqué approximativement l'endroit où s'est située la manoeuvre. D'autre part et surtout, l'allégation du recourant se heurte à la constatation de fait parfaitement précise - et fondée sur des données objectives nettes - selon laquelle il a parcouru avec ses feux de croisement plus de 100 m avant de heurter la victime.

E. 2

a) La Cour cantonale a retenu deux fautes à la charge du recourant: d'une part, une violation de l'art. 4 al. 1 OCR, soit une vitesse exagérée au regard de la visibilité; et d'autre part une faute d'inattention, pour n'avoir remarqué le piéton qu'à une vingtaine de mètres, alors que les feux de croisement auraient dû permettre de l'apercevoir à une cinquantaine de BGE 100 IV 279 S. 282 mètres au moins. Le recourant critique cette appréciation en faisant valoir que la présence d'une voiture le précédant à une distance d'environ 300 m lui donnait l'assurance qu'il n'y avait aucun obstacle sur l'autoroute; qu'il devait concentrer son attention sur la droite où se trouvait une piste d'engagement et sur les deux piétons stationnant sur l'accotement; qu'il était fondé à circuler à 100 km/h après avoir enclenché ses feux de

croisement puisqu'il avait constaté que l'autoroute était libre. b) Il a été jugé que les prescriptions générales sur la vitesse, en particulier celles des art. 32 al. 1 LCR et 4 al. 1 OCR, doivent s'appliquer sans restriction sur les autoroutes (RO 93 IV 116); que l'adaptation de la vitesse dépend de l'espace le plus court éclairé par les feux de croisement, soit 50 m sur la partie gauche de la chaussée (RO 94 IV 26); et enfin que la vitesse d'un conducteur est adaptée aux circonstances lorsqu'il est en mesure de s'arrêter sur l'espace qu'il reconnaît comme libre, c'est-à-dire sur lequel aucun obstacle n'est visible et dans lequel on ne doit pas s'attendre à en voir surgir (RO 99 IV 230). En roulant à 100 km/h au moins sur une distance de 100 m avant d'atteindre le piéton, le recourant n'était pas en mesure de s'arrêter sur la distance de 50 m à laquelle il aurait été en mesure de l'apercevoir. La violation des art. 32 al. 1 LCR et 4 al. 1 OCR est donc réalisée. c) Le recourant a de plus commis une faute d'inattention évidente. Alors que le piéton, qui avait déjà parcouru quelques mètres depuis la berme centrale, se trouvait sur la trajectoire de l'automobile et qu'il était partant visible à une cinquantaine de mètres, le recourant ne l'a aperçu qu'à une vingtaine de mètres seulement. Il a donc été inattentif durant une seconde environ pendant laquelle il a parcouru une trentaine de mètres. Un tel comportement est fautif et constitue une violation des art. 31 al. 1 LCR et 3 al. 1 OCR. d) Les moyens invoqués par le recourant ne le disculpent aucunement. Le fait qu'une voiture le précédait à 300 m ne lui donnait ainsi nullement l'assurance que la chaussée resterait libre derrière ce véhicule, et cela d'autant moins que ni les feux de route ni les feux de croisement ne pouvaient l'assurer que cet espace de 300 m restait libre. L'existence d'une piste d'engagement sur la droite n'excuse pas non plus l'inattention BGE 100 IV 279 S. 283 du recourant, car, à l'endroit du choc, elle avait été déjà dépassée. D'ailleurs, si un véhicule était survenu de ce côté, le recourant l'aurait vu longtemps à l'avance, de telle sorte qu'il aurait pu et dû concentrer son attention sur la chaussée. Quant à la présence des piétons sur la droite, elle n'a joué aucun rôle en l'occurrence, puisque le recourant les a aperçus en même temps que la victime. Enfin le recourant n'a pu, comme il le prétend, constater que l'autoroute était libre, car d'une part ses feux de route n'ont pas été enclenchés suffisamment longtemps pour lui permettre de voir la chaussée à l'endroit où traversaient les auto-stoppeurs, et d'autre part la présence même de l'un de ceux-ci sur la chaussée infirme son allégation. C'est donc à juste titre que la Cour cantonale a retenu deux fautes à la charge du recourant.

E. 3

a) Le recourant fait valoir ensuite que les fautes qui lui sont imputées ne se trouvent pas en relation de causalité adéquate avec l'accident, ce lien ayant été interrompu par la faute du piéton. Celle-ci revêt en effet, selon lui, un degré de gravité si exceptionnel et si imprévisible qu'elle excède le cours normal des choses. b) Les arrêts, civils et pénaux, que cite le recourant, et où des automobilistes ont été libérés de toute peine ou de toute responsabilité à la suite d'accidents dont ont été victimes des piétons gravement fautifs, concernent tous des automobilistes à la charge desquels aucune faute n'a été retenue. Ils ne traitent dès lors en aucune manière du lien de causalité adéquate entre une faute et un résultat, et n'ont pas à être pris en considération. c) La relation de causalité naturelle entre le comportement fautif du recourant et l'accident n'est pas contestée; elle ressort d'ailleurs sans équivoque de l'état de fait retenu par la Cour cantonale. Il y a en effet relation de causalité naturelle si la violation des règles de circulation apparaît comme une condition nécessaire de l'accident, même si elle n'en représente pas la cause unique et immédiate; il suffit qu'elle ait contribué avec d'autres causes à produire le résultat (RO 95 IV 142; ATF Mühlemann, du 31 mai 1974). d) La relation de causalité est adéquate lorsque le comportement illicite

est propre, dans le cours ordinaire des choses et selon l'expérience générale de la vie, à produire ou à BGE 100 IV 279 S. 284 favoriser tel résultat (RO 95 IV 143 et jurisprudence citée). Elle n'est exclue, l'enchaînement des faits ne perdant sa portée juridique, que si d'autres causes concomitantes, comme par exemple l'imprudence d'un tiers ou de la victime, constituent des circonstances tout à fait exceptionnelles ou apparaissent comme relevant d'un comportement si extraordinaire, insensé ou extravagant, que l'on ne pouvait pas s'y attendre (cf. RO 84 IV 64; 88 IV 106 ; 90 IV 235 ; 92 IV 88 ; 94 IV 27 ; ATF Mühlemann précité). L'imprévisibilité d'une faute concurrente ne suffit toutefois pas en soi à interrompre le rapport de causalité adéquate. Il faut encore que cette faute revête un caractère de gravité tel qu'elle apparaisse comme la cause la plus probable et la plus immédiate de l'événement considéré, reléguant à l'arrière-plan tous les autres facteurs qui ont contribué à l'amener, et notamment le comportement de l'auteur (cf. RO 95 II 353; ATF Rügger et Saint-Jacques-Laraque, du 6 juillet 1973, consid. 1c in fine non publié). En l'espèce, l'existence d'un lien de causalité adéquate n'est pas contestable au regard de la vitesse inadaptée du recourant. La présence du piéton traversant l'autoroute n'était pas plus imprévisible que celle d'animaux errants ou blessés, de victimes d'accident, d'objets tombés sur la chaussée, ou de véhicules immobilisés. Or de tels obstacles ne sont pas considérés par la jurisprudence comme si rares qu'on puisse en faire abstraction sur une autoroute (cf. RO 93 IV 117). Ainsi que l'a relevé la Cour cantonale, l'expérience enseigne qu'il est fréquent surtout en été à l'époque des vacances, de voir des auto-stoppeurs, notamment des étrangers, se fourvoyer sur une autoroute, comme en l'espèce. De plus, des conducteurs de véhicules en difficulté peuvent être amenés également à traverser imprudemment la chaussée d'une autoroute. Quant à l'inattention du recourant, la relation de causalité adéquate avec l'accident n'en est interrompue par aucun élément quelconque, ni même par le comportement de la victime. En effet la faute consistant précisément à n'avoir pas aperçu le piéton en temps utile, le comportement de celui-ci ne pouvait par définition pas rompre le lien de causalité adéquate. Dans les deux cas, la situation n'aurait été différente que si la victime s'était élancée au dernier moment sur la chaussée à une relativement courte distance de la voiture. BGE 100 IV 279 S. 285 C'est donc à juste titre que le recourant a été condamné pour homicide par négligence. Dispositiv

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