

BGE 102 V 23

Bundesgericht (BGE), 1976-04-06, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_102 V 23](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_102_V_23)

FR: ATF 102 V 23

IT: DTF 102 V 23

Regeste

Regeste Art. 98 Abs. 3 KUVG. Begriff der groben Fahrlässigkeit im Strassenverkehr.

Erwägungen

E. 1

Selon la jurisprudence bien établie, constitue une faute grave au sens de l'art. 98 al. 3 LAMA la violation des règles de prudence élémentaire que tout homme raisonnable eût observées, dans la même situation et les mêmes circonstances, pour éviter des conséquences dommageables prévisibles dans le cours naturel des choses. Il faut relever, à l'instar du juge cantonal, que la notion de faute grave selon la disposition susmentionnée est plus large que celle de violation grave d'une règle de circulation au sens de l'art. 90 al. 2 LCR, laquelle suppose un comportement sans scrupules ou du moins lourdement contraire aux règles de la circulation, c'est-à-dire une faute particulièrement caractérisée (voir RO 92 IV 145). Mais il faut relever aussi que, si les règles de circulation figurant dans la LCR et ses dispositions d'exécution sont déterminantes, toute violation d'une telle règle n'implique pas une faute grave; pour admettre semblable faute, il faut qu'il y ait eu violation d'une règle élémentaire ou de plusieurs règles importantes de circulation (voir p.ex. l'arrêt non publié Rinaldi du 15 mai 1972). Il y a lieu de s'en tenir à ce principe.

E. 2

En l'espèce, il est reproché à l'assuré d'avoir roulé à une vitesse inadaptée aux circonstances (et, pénalement, d'avoir causé par là mort d'homme). Le fait est incontestable, et l'intéressé ne cherche aucunement à le nier. Mais constitue-t-il une faute grave, telle que définie plus haut? Il n'en est rien. En effet, on doit relever tout d'abord que, si la vitesse de 105 km/h (la limitation générale à 100 km/h n'était pas encore en vigueur à l'époque) a certes été l'une des causes de l'accident, elle n'était pas en soi propre à provoquer un accident. Après avoir procédé lui-même à des essais, l'expert mis en oeuvre par le juge pénal a déclaré dans son rapport du 10 novembre 1973 qu'une vitesse de 110 km/h à l'endroit de l'accident ne pouvait être qualifiée de dangereuse, même s'il pensait personnellement qu'une allure de 80 km/h aurait été mieux adaptée. Jean Houlmann n'a d'ailleurs pas perdu la maîtrise de son véhicule, et la déviation subséquente à gauche est due à un défaut technique dont il n'avait et ne pouvait avoir connaissance. BGE 102 V 23 S. 26 Toute comparaison est ainsi exclue avec le cas du motocycliste qui, sur une machine prêtée, se lance à 130 km/h dans un virage connu pour dangereux et perd la maîtrise du véhicule (arrêt non publié Chavaillaz du 27 décembre 1973). Ou encore avec l'automobiliste qui descend à quelque 50-55 km/h une route présentant une déclivité de 4% et recouverte d'une couche de neige verglacée, d'autant plus que la voiture était équipée de pneus mal adaptés (RO 97 V 210). La Caisse nationale insiste sur la similitude avec l'arrêt non publié Crottaz du 27 février 1964. Il y a certes quelque analogie avec cette dernière affaire: la vitesse à laquelle roulait l'intéressé et le

brusque coup de frein donné en apercevant, venant en sens contraire, une voiture qui déboîtait pour doubler. Mais là s'arrêtent les ressemblances. Tandis que l'assuré Crottaz roulait par temps de pluie, sur une route mouillée et glissante, débouchant d'un dos d'âne qui lui coupait toute visibilité, et se trouvait dans l'impossibilité de s'arrêter sur le tronçon de route qu'il pouvait apercevoir, l'intimé Houlmann circulait par temps beau et sec, passait un léger dos d'âne qui ne lui coupait aucunement la vue sur le tronçon de route allant jusqu'au virage dont devait surgir inopinément une voiture s'écartant sur la gauche. De plus, la déviation de son véhicule n'a pas été due à une perte de maîtrise, mais à un défaut technique. On ne saurait enfin guère reprocher à l'assuré de connaître encore insuffisamment son automobile. Si toutefois, comme l'a admis le juge pénal, l'intimé devait encourir un tel blâme, il n'en résulterait pas encore pour autant l'existence d'une faute grave. Car, conduisant depuis 1956, apparemment sans le moindre incident (hormis une amende pour faute de parcage en 1959), Jean Houlmann pouvait raisonnablement se sentir sûr après plus de 1000 km au volant d'une voiture dont seul un expert a pu déceler les défauts. Il n'est pas sans intérêt de rappeler que le juge pénal lui-même n'a pas retenu en l'occurrence une faute grave au sens de l'art. 90 al. 2 LCR. Certes, on l'a vu plus haut, la notion de faute grave de l'art. 98 al. 3 LAMA est plus large que celle de la disposition susmentionnée de la LCR. Il n'en reste pas moins qu'en ne qualifiant pas de grave la faute commise par l'intimé, la Cour de justice a correctement apprécié les circonstances du cas d'espèce. Le recours de la Caisse nationale BGE 102 V 23 S. 27 doit donc être rejeté, sans pour autant que soit justifiée la remarque de cette dernière selon laquelle "si, dans les circonstances de l'espèce, on ne peut pas conclure au bien-fondé d'une réduction selon l'art. 98 LAMA, on ne voit décidément plus quelles conditions devraient être remplies pour que cette disposition fût encore applicable": il existe nombre de situations dans lesquelles une réduction sera admissible, ainsi que cela ressort des trois exemples rappelés ci-dessus. Dispositiv

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