

BGE 81 IV 85

Bundesgericht (BGE), 1955-01-01, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_BGE_81_IV_85

FR: ATF 81 IV 85

IT: DTF 81 IV 85

Regeste

Regeste 1. Frage des Kausalzusammenhangs im Strafrecht (Erw. 6). 2. Überholen: a) Unter welchen Voraussetzungen darf überholt werden (Erw. 2 und 3)? b) Gebotene Vorsicht, insbesondere zum Überholen eines angetrunkenen Radfahrers; seitlicher Abstand der Fahrzeuge, Beschleunigung (Erw. 4 und 5).

Regeste 1. Question de la causalité en droit pénal (consid. 6). 2. Dépassement: a) Dans quelles conditions le dépassement est-il autorisé (consid. 2 et 3)? b) Précautions à prendre, en particulier pour le dépassement d'un cycliste pris de boisson; écartement latéral des véhicules, accélération (consid. 4 et 5).

Regesto 1. Questione del nesso causale nel diritto penale (consid. 6). 2. Dell'oltrepassare: a) A quali condizioni è permesso oltrepassare (consid. 2 e 3)? b) Precauzioni che devono essere prese, segnatamente per oltrepassare un ciclista ebbro; distanza laterale dei veicoli, acceleramento (consid. 4 e 5).

Erwägungen

E. 1

Le Ministère public a conclu au renvoi de la cause à la juridiction bernoise pour qu'elle condamne le prévenu, mais sans préciser pour quelle infraction. Il ressort toutefois des dernières lignes du pourvoi que Sadel se serait rendu coupable d'homicide par négligence, la négligence ayant consisté dans une contravention aux art. 25 al. 1, 26 al. 4 LA et 46 al. 3 RA.

E. 2

Le dépassement n'est autorisé que si le parcours nécessaire est libre et bien visible, notamment lorsque aucun véhicule ne vient en sens inverse (art. 46 al. 1 RA). Tel était le cas en l'espèce. La route sur laquelle circulait Sadel était droite; il n'avait aucun obstacle devant lui.

E. 3

Cependant, celui qui se trouve dans ce cas doit, au besoin, avant de dépasser, signaler son approche et attendre que l'autre lui donne la route libre (art. 26 al. 4 LA). Sadel a satisfait à cette obligation. Constatant l'inefficacité de ses signaux lumineux, il a donné trois signaux acoustiques, sur quoi le cycliste a gagné la partie droite de la chaussée. Certes, von Gunten ne s'est pas rangé à l'extrême droite, mais à 1 m 50 du bord de la route. Cependant, il laissait à sa gauche un espace de 3 m 75 (4 m à partir des roues de sa bicyclette). Cela suffisait; large d'1 m 80, la voiture avait la route libre au sens de l'art. 26 al. 4 LA. Le recourant estime à tort que le prévenu aurait dû s'abstenir de dépasser aussi longtemps que von Gunten BGE 81 IV 85 S. 88 ne se serrait pas davantage sur sa droite. Est déterminante, non

pas la distance entre le véhicule à dépasser et le bord droit de la chaussée, mais l'espace libre à gauche de ce véhicule. Sadel avait donc le droit de dépasser.

E. 4

Le droit de dépasser ne dispense pas de toute précaution. Le conducteur qui exécute cette manoeuvre doit au contraire circuler avec une prudence particulière et avoir égard aux autres usagers (art. 46 al. 3 RA). Par rapport à von Gunten, Sadel devait, d'une part, observer une "distance appropriée" (art. 25 al. 1 i. f. LA), d'autre part, reprendre sa droite de manière à ne l'exposer à aucun danger (art. 46 al. 1 RA). Selon l'arrêt attaqué, il n'est pas établi que le prévenu aurait repris sa droite trop tôt. Le recourant ne le lui reproche du reste pas. Il reste à savoir s'il a observé, par rapport au cycliste une distance latérale appropriée. Malgré la descente, le prévenu devait s'attendre à des écarts de la bicyclette, car il avait remarqué qu'elle ne roulait pas en ligne droite et il avait conjecturé que le cycliste était pris de boisson. Cette circonstance lui commandait de prendre une marge de sécurité sensiblement plus grande que pour doubler un cycliste de sang-froid, bien que von Gunten eût manifestement tiré à droite pour le laisser passer. Adoptant l'avis de l'expert Streun, la Cour bernoise a jugé que, pour dépasser un cycliste sans danger, un automobiliste qui, comme le faisait Sadel, roule à une vitesse de 30 à 40 km/h, doit observer normalement une distance latérale de 60 cm, ce qui représente 90 cm entre le côté droit de la voiture et les roues du vélocipède, et qu'il y a lieu de doubler cet intervalle en cas d'ébriété du cycliste. L'intervalle de 60 cm peut être jugé suffisant lorsque le dépassement se fait sur une route droite, à l'allure indiquée, et que rien ne fait prévoir une déviation du cycliste sur la gauche. Il n'est pas nécessaire de décider en l'espèce s'il suffit de doubler cette mesure dans le cas où le cycliste est en équilibre instable. Car l'intervalle d'1 m 55, que Sadel BGE 81 IV 85 S. 89 a mis entre le côté droit de son véhicule et le côté gauche de von Gunten, satisfaisait en tout cas à l'exigence de l'art. 25 al. 1 i. f. LA dans la présente espèce. L'intimé pouvait donc raisonnablement admettre que, malgré le comportement insolite du cycliste, une telle distance prévenait tout risque d'accrochage. On ne saurait dès lors lui reprocher - le recourant s'en abstient d'ailleurs - de n'avoir pas circulé plus à gauche. Sa voiture était à 40 cm du bord gauche de la route, de sorte qu'il aurait pu s'en approcher davantage. Mais, dès lors qu'il y avait déjà un espace suffisant entre lui et le cycliste, il n'était pas nécessaire d'augmenter cet espace, d'autant moins que, de nuit, on ne roule pas sans péril à l'extrême bord de la chaussée.

E. 5

Le Ministère public relève que le danger de collision subsistait aussi longtemps que l'automobile n'avait pas entièrement dépassé la bicyclette. Ce danger croissait avec la longueur, mais surtout avec la durée du trajet que les deux véhicules devaient parcourir dans cette position, l'un par rapport à l'autre. Etant donné que leur longueur totale était de 6 m (4 m 20 + 1 m 80), que l'automobile roulait entre 30 et 40 km/h et la bicyclette à une vitesse légèrement inférieure, la longueur et la durée de ce trajet auraient été de 18 m parcourus en 2,1 sec. dans le cas le plus favorable (voiture 30 et bicyclette 20 km/h) ou de 48 m parcourus en 4,3 sec. dans le cas le moins favorable (voiture 40 et bicyclette 35 km/h). Sadel aurait pu réduire le danger, voire éviter la collision, en accélérant pour dépasser plus vite et l'on peut se demander s'il n'aurait pas dû le faire, c'est-à-dire si une vitesse plus grande n'aurait pas été seule adaptée aux conditions de la route et de la circulation (art. 25 al. 1 LA). Après coup, il apparaît que cette mesure se recommandait objectivement. Mais, pour décider si c'était une faute de ne pas y recourir, il faut se placer dans les circonstances

de l'espèce. Eu égard à l'obscurité et à la distance qui séparaient latéralement les deux véhicules, Sadel était BGE 81 IV 85 S. 90 fondé à admettre que cette précaution supplémentaire ne s'imposait pas. En continuant sa route sans accélérer, il n'a pas commis d'imprévoyance coupable. Le recourant lui-même n'a pas soutenu le contraire.

E. 6

Sadel ayant été, en l'absence de faute, libéré à juste titre par la juridiction bernoise, il n'est pas nécessaire de rechercher si son comportement était propre, dans le cours ordinaire des choses, à entraîner la chute du cycliste. De toute façon d'ailleurs, la question ne se poserait pas si, au lieu de la théorie de la causalité adéquate, dont la légitimité n'est pas aussi évidente en droit pénal qu'en droit civil, on adoptait la théorie de l'équivalence des conditions (cf. notamment GUEX, La relation de cause à effet dans les obligations extracontractuelles, thèse, Lausanne 1904, pp. 104 ss.; HÄBERLIN, Das eigene Verschulden des Geschädigten im schweizerischen Schadenersatzrecht, thèse, Bern 1924, pp. 33 à 39). Dispositiv

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