

NE_GERICHTE CCP.2003.66 vom 8. September 2004

NE Tribunal cantonal, 2004-09-08, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_gerichte_CCP.2003.66

FR: NE_GERICHTE CCP.2003.66 du 8 septembre 2004

IT: NE_GERICHTE CCP.2003.66 del 8 settembre 2004

Erwägungen

E. 1

Expédié en temps utile et dans les formes prescrites, le pourvoi est recevable.

E. 2

Au sujet de l'enclenchement du clignoteur gauche de l'autocar, le raisonnement du premier juge n'est effectivement pas limpide, mais il consistait peut-être à mettre chacun des conducteurs au bénéfice de la thèse la plus favorable pour lui, en l'absence de preuve décisive. Certes, deux des témoins entendus par la police, auxquels se réfère le jugement attaqué, disaient avoir vu le clignoteur gauche enclenché, mais le premier juge paraît admettre la possibilité que le dépassement ait déjà été amorcé lorsque l'autocar et l'automobile sont entrés dans le champ de vision des témoins, en sorte qu'un doute pourrait subsister sur ce qu'a vu l'automobiliste au moment d'entreprendre le dépassement. Peu importe cependant, dès lors que H. ne recourt pas contre la libération partielle de F. (il n'était d'ailleurs pas plaignant) et qu'un doute par hypothèse trop généreusement admis en faveur de l'automobiliste est demeuré sans incidence sur sa propre condamnation.

E. 3

Marquer un temps d'arrêt est en général une manifestation de prudence, mais à condition seulement que l'arrêt soit destiné à prêter attention aux autres usagers de la route. Or, aussi bien face à la police (D.15) qu'en audience (jugement, p.3), le recourant a déclaré avoir porté son attention derrière lui avant de tourner, soit alors qu'il était sur la droite de la chaussée et même partiellement au nord de celle-ci. Sur place, il n'a pas évoqué d'arrêt à hauteur de la ligne de direction et, lorsqu'il en a parlé au premier juge, il semblait lier cet arrêt à l'examen de la circulation en sens inverse, ce qui n'est de toute évidence pas nécessaire (voir la photographie "direction les Taillères", D.17). On comprend dès lors la perplexité du premier juge quant à l'existence, voire la justification d'un tel arrêt. L'essentiel demeure qu'en faisant preuve de toute l'attention nécessaire, le recourant ne pouvait pas ne pas voir le véhicule F., entre le dernier virage de la localité et le lieu de l'accident (voir la photographie "direction centre du village de La Brévine", D.17). La seule explication du recourant à ce sujet – à savoir qu'on lui reprocherait de n'avoir pas porté son attention sur la voie sud de la chaussée, soit hors de son champ de vision – ne résiste pas à l'examen : d'une part, le premier juge lui reprochait au contraire de ne s'être pas assuré de l'absence de véhicule sur la voie nord, au moment où son rétroviseur gauche n'embrassait plus cette partie de la chaussée (lors du déportement vers la droite); d'autre part, le recourant pouvait évidemment voir un véhicule sur la voie de dépassement, lors de son prétendu arrêt à mi-chaussée, l'autocar de biais. La jurisprudence dont se prévaut le recourant (ATF 125 IV 83, JT 1999 I 853) ne lui est pas applicable. Il y a en effet une différence essentielle, sous l'angle de la conduite normale et des dangers occasionnés aux autres usagers de la route,

entre un arrêt en présélection traditionnel, dans l'axe de la chaussée, après avoir prêté attention notamment aux véhicules suivants (situation de l'arrêt précité) et une manœuvre de demi-tour exigeant, vu les dimensions du véhicule, d'appuyer sa trajectoire à droite avant d'obliquer à gauche, comme l'a fait le recourant. Même si, formellement, le premier juge a abandonné la prévention visée à l'article 36 al.4 LCR, faute de preuve que l'autocar aurait quitté la route (ce qui n'excluait nullement une manœuvre de demi-tour, également visée par cette disposition), la trajectoire suivie n'en correspondait pas moins très exactement à la description de Bussy/Rusconi (N.4.9. ad 36 LCR), lesquels soulignent que cette manœuvre "devrait être précédée d'une présélection, que le rayon nécessaire au demi-tour ne permet pas de faire, et le conducteur sera dans la situation de OCR 13 al.5, qui lui imposera une prudence encore plus accrue". Le recourant ne conteste pas, à juste titre, que l'article 13 al.5 OCR s'appliquait à sa manœuvre. Or il ne peut prétendre avoir pris "des précautions particulières" sans du tout voir le véhicule F.. Il a donc contrevenu à cette disposition et, par-là, à l'article 34 al.3 LCR.

E. 4

Vu le rejet du pourvoi, le recourant supportera les frais de justice.

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