

VD_FINDINFO HC / 2010 / 295 vom 12. März 2010

VD Tribunal cantonal, 2010-03-12, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_findinfo_HC___2010___295

FR: VD_FINDINFO HC / 2010 / 295 du 12 mars 2010

IT: VD_FINDINFO HC / 2010 / 295 del 12 marzo 2010

Regeste

HOMICIDE PAR NÉGLIGENCE, PRIORITÉ{CIRCULATION} | 217 CP, 411 let. h CPP, 411 let. i CPP, 415 CPP, 26 al. 1 LCR

Erwägungen

E. 1

Le recours est uniquement en réforme. Sous l'angle de la réforme, la cour de céans examine librement les questions de droit sans être limitée aux moyens que les parties invoquent (cf. l'art. 447 al. 1 CPP). La cour de cassation ne peut cependant aller au-delà des conclusions du recourant; elle est liée en outre par les faits constatés dans le jugement attaqué, sous réserve des inadvertances manifestes, qu'elle rectifie d'office (art. 447 al. 2, 1ère et 2e phrases, CPP), ou d'éventuels compléments qui ressortiraient des pièces du dossier (JT 1989 III 105). L'état de fait est complet, hormis qu'il doit être complété par la mention de la largeur de la voie principale au lieu d'impact (7 mètres selon le rapport de police).

E. 2

Le Parquet conteste d'abord certains "repères temporels" retenus par le jugement, s'agissant du temps supputé entre le moment où l'accusée s'était engagée sur la chaussée principale et celui du choc. Ce faisant, le recourant tente de discuter les faits, ce qu'il ne peut faire dans un recours en réforme. Appellatoire, ce moyen doit ainsi être écarté. Cela étant, il doit être statué sur les autres moyens, recevables. 3.a) L'art. 117 CP réprime l'homicide par négligence. Selon la règle générale de l'art. 26 al. 1 LCR, chacun a un devoir de prudence qui lui impose de se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies. D'après l'art. 14 al. 1 OCR, celui qui est tenu d'accorder la priorité ne doit pas gêner dans sa marche le conducteur bénéficiaire de la priorité. Le comportement visé par l'art. 117 CP consiste à violer par négligence un devoir de prudence et à causer ainsi la mort d'autrui. La violation des devoirs de la prudence doit être distinguée de la faute, c'est-à-dire de la négligence. L'infraction suppose, d'une part, que l'auteur ait violé les règles de la prudence que les circonstances lui imposaient pour ne pas excéder les limites du risque admissible et, d'autre part, qu'il n'ait pas déployé l'attention et les efforts que l'on pouvait attendre de lui pour se conformer à ce devoir (ATF 122 IV 63, c. 2a/aa). Pour déterminer le contenu et l'étendue des devoirs de la prudence, on prend en compte les connaissances et les capacités de la personne concernée : un comportement viole ces devoirs lorsque l'auteur, au moment des faits, aurait pu, compte tenu de ses connaissances et de ses capacités, se rendre compte de la mise en danger d'autrui et qu'il a simultanément dépassé les limites du risque admissible (ATF 127 IV 34, c. 2a; 121 IV 207, c. 2a). Pour déterminer plus précisément quels étaient les devoirs imposés par la prudence, on peut se référer notamment à des normes édictées par l'ordre juridique pour assurer la sécurité et éviter des accidents; ainsi, dans le trafic routier, on se référera aux

règles de la circulation routière (ATF 122 IV 133, c. 2a). b) Le recourant soutient que le tribunal correctionnel a fait une fausse application des art. 36 al. 2 LCR, ainsi que 14 al. 1 et 15 al. 3 OCR, en retenant que l'accusée n'avait commis aucune faute de circulation, alors même que le jugement établit que la conductrice n'avait pas regardé à gauche durant sa manœuvre, au moins jusqu'à ce qu'elle fût parvenue sur la chaussée opposée. Le Parquet se réclame de l'arrêt de principe quant au respect de la priorité dû par le conducteur s'engageant sur une route principale depuis une voie secondaire (TF 6S.457/2004 du 21 mars 2005). c) En raison de la densité actuelle du trafic, et en particulier lors de l'entrée sur une route où les voitures circulent à une vitesse élevée, il ne suffit pas de regarder si la chaussée est libre au moment de s'engager, mais il faut continuer d'observer la circulation pendant la manoeuvre pour pouvoir s'arrêter devant un usager prioritaire qui surviendrait à l'improviste ou lui permettre, par une accélération rapide, de continuer sa route sans être entravé (TF 6S.457/2004 du 21 mars 2005, déjà mentionné, c. 2.3). L'usager de la route qui se comporte réglementairement est en droit d'attendre des autres usagers, aussi longtemps que des circonstances particulières ne doivent pas l'en dissuader, qu'ils se comportent également de manière conforme aux règles de la circulation, c'est-à-dire ne le gênent pas ni ne le mettent en danger (ATF 118 IV 277, c. 4a p. 280; TF 6S.457/2004 du 21 mars 2005, précité, c. 2.4, et les références citées). L'usager n'a donc pas à compter avec le fait que d'autres conducteurs violent un feu rouge, circulent dans la fausse direction, freinent brusquement sans raison, omettent de s'arrêter à un stop ou surviennent à une vitesse largement excessive. Toutefois, seul celui qui s'est comporté réglementairement peut invoquer le principe de la confiance (ibid.). Le conducteur qui doit s'engager sur une route principale peut aussi se prévaloir du principe de la confiance. Si le trafic lui permet de s'engager sans gêner un véhicule prioritaire, on ne peut lui reprocher aucune violation du droit de priorité s'il entrave malgré tout la progression du prioritaire en raison d'un comportement imprévisible de ce dernier. C'est ainsi que l'usager qui s'engage dans une intersection à mauvaise visibilité n'a pas à compter, sauf indice contraire, avec le fait qu'un véhicule va surgir de façon inopinée à une vitesse excessive, ou qu'un conducteur déjà visible va soudainement accélérer pour forcer le passage. Toutefois, dans l'optique d'une règle de priorité claire, on ne saurait admettre facilement que le débiteur de la priorité n'a pas à compter avec le passage d'un véhicule prioritaire. Son devoir, plus particulièrement dans les intersections dépourvues de visibilité, est d'avoir égard au fait qu'un véhicule prioritaire peut surgir à une vitesse excessive ou déboucher sur sa moitié gauche de la route (TF 6S.457/2004 du 21 mars 2005, précité, ibid., et les références citées). Dans le cas tranché par l'arrêt précité, le motocycliste victime de la collision sortait d'un virage en dos d'âne sur un tronçon limité à 80 km/h. Or, d'après l'art. 32 al. 1 LCR, tout conducteur doit adapter sa vitesse à la configuration des lieux, de sorte à pouvoir s'arrêter sur la distance sur laquelle porte sa visibilité (art. 4 al. 1 OCR). Selon la jurisprudence, la possibilité d'arrêt doit être envisagée aussi par rapport à des obstacles qui entreraient dans ce champ de visibilité, s'il s'agit d'obstacles prévisibles. L'espace que le conducteur voit libre devant lui représente donc la distance maximum sur laquelle il doit pouvoir immobiliser son véhicule. Un conducteur qui s'engage dans un virage à visibilité restreinte ou sur un dos d'âne, même sur une route de grand transit, doit même compter avec la présence d'un obstacle sur la zone de la route qu'il n'aperçoit pas encore (arrêt précité, c. 2.2 et les références). La limitation générale à 80 km/h ne signifie donc pas que le motocycliste était en droit de rouler à cette vitesse à la sortie du virage en dos d'âne. Il devait rouler à une vitesse lui permettant de s'arrêter en cas d'obstacle inopiné, étant précisé que celui-ci pouvait être plus proche du dos

d'âne que la voiture du recourant. Pour sa part, le conducteur recourant pouvait compter, selon le principe de la confiance, que les véhicules qui déboucheraient de derrière le dos d'âne ne rouleraient pas à une vitesse excessive (arrêt précité, c. 2.4). La juridiction fédérale a ainsi annulé l'arrêt attaqué et renvoyé la cause à l'autorité cantonale pour nouveau jugement, afin qu'il soit déterminé si la vitesse du motard, juste avant de déboucher du virage en dos d'âne, lui permettait de s'arrêter sur la distance de visibilité qu'il avait à ce moment-là et quelle était la vitesse d'un véhicule débouchant du virage en dos d'âne avec laquelle l'automobiliste recourant devait compter au vu de la configuration des lieux. En outre, l'autorité cantonale était invitée à examiner si le recourant n'avait pas tardé à s'élancer sur la route principale après s'être assuré qu'il ne venait personne, sachant que, si le motocycliste roulait à une vitesse de 80 km/h, il avait besoin de 2,5 secondes pour parcourir les 55 mètres sur lesquels portait la visibilité du recourant, durée suffisante au recourant pour traverser la route (arrêt précité, c. 2.4 in fine).

E. 4

En l'espèce, la question topique est celle de savoir si l'on peut, pénalement, soit à partir de notions relevant du droit de la circulation routière, reprocher à l'intimée de ne pas avoir regardé à gauche durant sa manœuvre, au moins jusqu'à ce qu'elle fût parvenue sur la chaussée opposée et eût coupé la voie au motard. Dans l'affirmative se poserait encore la question de la causalité entre le comportement incriminé et le dommage. Les premiers juges n'ont pas tranché cette question, dès lors qu'ils ont nié toute faute de circulation. L'état de fait de l'arrêt dont se prévaut le recourant (TF 6S.457/2004 du 21 mars 2005, précité) présente certes des similitudes avec celui de la présente affaire. Il n'est cependant pas identique. En effet, in casu, la victime circulait de façon totalement inadaptée, à une vitesse qualifiée à juste titre par les premiers juges d'"inadmissible". Le motard a ainsi commis une violation grave des règles de la circulation routière au sens de l'art. 90 ch. 2 LCR. Or, dans la cause tranchée par la juridiction fédérale, si le motard roulait certes aussi à une vitesse inadaptée, son excès de vitesse n'en était pas moins tout relatif (entre 0,85 et 4,45 km/h au-dessus du maximum autorisé). A ceci s'ajoute que l'accident faisant l'objet de l'arrêt fédéral s'était produit sur une route où la vitesse était limitée à 80 km/h, alors qu'ici, elle l'est à 50 km/h; la proportion entre la vitesse et la limite imposée est ainsi sans commune mesure avec le cas présent. Il s'ensuit que l'on ne peut, contrairement à la cause tranchée par le Tribunal fédéral, retenir en l'espèce que l'accident s'était produit sur une route sur laquelle les véhicules sont censés circuler à une "vitesse élevée". En d'autres termes, l'obligation spéciale de diligence rappelée par le Tribunal fédéral n'a pas la même portée lorsque le croisement est situé dans une localité, qui plus est sur une voie ferrée, même avec barrière. Il s'ensuit que l'on ne pouvait exiger de l'intimée qu'elle concentrât son attention sur sa gauche alors même qu'elle effectuait une manœuvre assez délicate pour accéder sur la voie principale.

E. 5

La recourante conteste l'acquiescement de l'automobiliste, qui, selon elle, a fait preuve d'une négligence coupable. Cette argumentation relève du droit. Il s'agit donc de moyens recevables en réforme. a) La recourante fait d'abord valoir que l'intimée aurait dû immobiliser son véhicule au bord de l'intersection et non quelque 30 cm en retrait de la route principale. Le jugement retient que l'accusée a immobilisé son automobile sur le trottoir, plus précisément à 30 cm du bord de la chaussée droite. Une telle position de la voiture a paru plausible au tribunal comme à l'expert technique compte tenu de la

configuration des lieux. Aucun élément de fait ne permet de retenir que de s'avancer de 30 cm supplémentaires, ce qui aurait impliqué que le véhicule eût empiété sur la chaussée, aurait été de nature à éviter l'accident. Surtout, rien ne permet de soutenir que de ne pas avoir effectué une telle manœuvre supplémentaire serait constitutif d'une faute de circulation déterminant une négligence réprimée par l'art. 117 CP. Du reste, le jugement retient que le Parquet et la plaignante avaient considéré que l'accusée avait pris des précautions adéquates jusqu'à sa décision de démarrer le véhicule (jugement, p. 21). La recourante est ainsi mal venue de critiquer en deuxième instance un comportement qu'elle avait tenu pour adéquat aux débats. De surcroît, il est constant que, jusqu'au démarrage effectif de la voiture, le motard n'était pas visible pour la conductrice (cf. également ci-dessous). Ce moyen est donc mal fondé. b) La recourante considère ensuite que c'est à tort que les premiers juges s'en sont tenus à la vision directe qu'avait l'intimée. Selon la partie civile, si le miroir était défectueux, le tribunal correctionnel ne pouvait en faire un élément à décharge; a contrario, ils auraient, toujours d'après la recourante, dû raisonner comme si la réflexion sur le miroir avait été parfaite. Il est constant que l'accusée disposait d'une vision directe de 56 mètres à gauche depuis le signal "cédez le passage". Certes, sa vision aurait pu être plus étendue grâce au miroir placé en face d'elle, qui offre une visibilité indirecte de 90 mètres lorsque la vision directe est de 56 mètres. Cependant, le miroir était recouvert d'un dépôt poussiéreux et sa surface était de plus partiellement défraîchie jusqu'à le rendre "presque inutilisable". Cela étant, l'expert a aussi relevé que le motard n'était pas visible au moment où la conductrice avait décidé de démarrer, car il se trouvait alors à plus de 90 mètres de la voiture, donc hors du champ de vision indirecte de l'intimée. Par la suite, il est également constant que l'intimée s'était assurée que la voie était libre en regardant successivement à droite, à gauche et droit devant elle, dans le miroir, puis une nouvelle fois à droite et à gauche, avant de s'engager sur la route principale en obliquant à gauche, sans voir de véhicule s'approcher. Comme déjà relevé, le temps de réaction entre la décision de démarrer et la mise en mouvement effective de la voiture est d'une seconde. A cet instant-ci, le motard se trouvait à 67 mètres de l'automobile au mieux, soit à 90 mètres diminués de 22,78 mètres, si ce n'est même, selon l'expertise complémentaire, un peu plus loin encore. Il s'ensuit qu'il n'était pas visible par l'intimée lorsqu'elle avait pris la décision de démarrer, que ce soit en vision directe ou indirecte, soit au moment où elle a regardé dans le miroir. Au surplus, le jugement ne retient pas que l'usagère s'était rendue compte ou aurait dû s'en rendre compte de l'état défectueux du miroir. L'état du miroir et même l'existence de ce dispositif ne sont donc pas déterminants. Par ailleurs, la recourante ne conteste pas l'appréciation des premiers juges selon laquelle le chemin secondaire offrait une visibilité suffisante pour que l'accusée n'eût pas l'obligation d'avancer "en tâtonnant", comme le relève l'arrêt du Tribunal fédéral du 21 mars 2005 précité.

E. 6

La recourante fait ensuite valoir que l'accident ne serait pas survenu si l'intimée avait regardé sur sa gauche également durant la seconde phase de sa manœuvre d'engagement sur la voie principale, ce qu'elle était tenue de faire comme débitrice de la priorité. Elle soutient, en d'autres termes, que les premiers juges ont fait une fausse application du droit en ne pas lui imputant à faute cette omission, à défaut de laquelle la conductrice aurait vu l'arrivée du motorcycle. Elle se prévaut à cet égard de l'arrêt topique précité (TF 6S.457/2004 du 21 mars 2005). Il suffit, à cet égard, de renvoyer aux considérants I.4 et I.5 ci-dessus, qui portent sur les mêmes moyens soulevés par le Ministère public.

E. 7

La recourante se prévaut enfin d'un autre arrêt du Tribunal fédéral (6B_868/2008, rés. au JT 2009 I 539), statuant que, dans certaines circonstances, il incombe à un conducteur de s'assurer moyennant un coup d'œil supplémentaire qu'il peut démarrer sans danger pour tous les autres usagers de la route. La recourante admet que "les faits ne (sont) pas immédiatement superposables au cas d'espèce". A juste titre. Cet arrêt vise en effet l'hypothèse où le conducteur s'engage sur une voie principale bordée d'un trottoir en venant d'un chemin couvert de gravier en commençant à rouler sans regarder devant lui, ni prendre la précaution préalable de vérifier que la voie est libre, alors qu'il est pourtant immobilisé, et son attention focalisée dans une autre direction depuis plusieurs secondes au cours desquelles des usagers du trottoir – qu'il n'avait précédemment pas pu voir compte tenu de la configuration des lieux et de la visibilité réduite en résultant – peuvent être parvenus à sa hauteur (JT 2009 I 539 précité, c. 2.2.3 p. 541). Dans ce cas particulier, l'automobiliste avait vu le véhicule prioritaire, soit un cycle. Or, en l'espèce, l'intimée n'avait pas pu voir venir le motocycle. Qui plus est, elle a encore regardé une fois à droite, puis à gauche avant de démarrer et n'a cessé de regarder à gauche durant la manœuvre. La solution de l'arrêt dont se prévaut la recourante ne saurait donc s'appliquer au cas particulier. III. En conclusion, les recours de la partie civile et du Ministère public doivent être rejetés en application de l'art. 431 al. 2 CPP et le jugement confirmé. Le recours de la partie civile a été rejeté pour les mêmes motifs que celui du Parquet. Ainsi, vu l'issue des recours, les frais de deuxième instance sont laissés à la charge de l'Etat (art. 450 al. 1 CPP).

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