

# VD\_FINDINFO Jug / 2022 / 19 vom 7. Juni 2021

VD Tribunal cantonal, 2021-06-07, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_findinfo\\_Jug\\_\\_\\_2022\\_\\_\\_19](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_findinfo_Jug___2022___19)

FR: VD\_FINDINFO Jug / 2022 / 19 du 7 juin 2021

IT: VD\_FINDINFO Jug / 2022 / 19 del 7 giugno 2021

## Regeste

ACCIDENT, ACCIDENT PROFESSIONNEL, HOMICIDE PAR NÉGLIGENCE, ACQUITTEMENT, MORT, TRAVAUX DE CONSTRUCTION, ACCIDENT DE LA CIRCULATION, ROUTE, VOIE PUBLIQUE | 117 CP

## Erwägungen

### E. 1

Interjeté dans les formes et délais légaux (art. 399 CPP) par des parties ayant qualité pour recourir contre le jugement d'un tribunal de première instance qui a clos la procédure (art. 398 al. 1 CPP), l'appel est recevable.

### E. 2

Aux termes de l'art. 398 CPP, la juridiction d'appel jouit d'un plein pouvoir d'examen sur tous les points attaqués du jugement (al. 2). L'appel peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès et l'abus du pouvoir d'appréciation, le déni de justice et le retard injustifié (let. a), pour constatation incomplète ou erronée des faits (let. b) et pour inopportunité (let. c) (al. 3). L'appel doit permettre un nouvel examen au fond par la juridiction d'appel. Celle-ci ne doit pas se borner à rechercher les erreurs du juge précédent et à critiquer le jugement de ce dernier ; elle doit tenir ses propres débats et prendre sa décision sous sa responsabilité et selon sa libre conviction, qui doit reposer sur le dossier et sa propre administration des preuves. L'appel tend à la répétition de l'examen des faits et au prononcé d'un nouveau jugement (TF 6B\_481/2020 du 17 juillet 2020 consid. 1.2 ; TF 6B\_952/2019 du 11 décembre 2019 consid. 2.1 ; TF 6B\_727/2019 du 27 septembre 2019 consid. 1.3.1 ; Eugster, in : Basler Kommentar, Schweizerische Strafprozessordnung, Jugendstrafprozessordnung, 2 e éd., Bâle 2014, n. 1 ad art. 398 CPP).

### E. 3.1

Les appelants invoquent une violation de l'art. 117 CP (Code pénal suisse du 21 décembre 1937 ; RS 311.0). Ils font valoir que le devoir de prudence commandait au prévenu de s'adjoindre l'aide d'un tiers pour la manœuvre de recul et se prévalent à cet égard de l'art. 17 al. 1 OCR (ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 ; RS 741.11). Ils soutiennent également que la vitesse du chauffeur aurait été excessive, se fondant sur l'art. 17 al. 2 OCR, qui prescrit qu'une marche arrière doit s'effectuer à la vitesse du pas. Enfin, ce serait à tort que le premier juge avait retenu une faute prépondérante de la victime ; ils contestent pour ce motif toute éventuelle rupture du lien de causalité.

### E. 3.2.1

Réprimant l'homicide par négligence, l'art. 117 CP prévoit que celui qui, par négligence, aura causé la mort d'une personne sera puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire. L'art. 117 CP incrimine de façon générale tout comportement caractérisant une violation des règles de prudence ou de diligence et qui se trouve être la cause de la mort d'autrui. La réalisation de cette infraction suppose la réunion de trois conditions : le décès d'une personne, une négligence et un lien de causalité entre la négligence et la mort (ATF 122 IV 145 consid. 3). Il faut tout d'abord que l'auteur ait, d'une part, violé les règles de prudence que les circonstances lui imposaient pour ne pas excéder les limites du risque admissible et que, d'autre part, il n'ait pas déployé l'attention et les efforts que l'on pouvait attendre de lui pour se conformer à son devoir. D'après la jurisprudence, un comportement viole le devoir de prudence lorsque l'auteur, au moment des faits, aurait pu, compte tenu de ses connaissances et de ses capacités, se rendre compte, ou dû tenir compte, de la mise en danger d'autrui qu'il provoquait et du fait qu'il dépassait simultanément les limites du risque admissible (ATF 136 IV 76 consid. 2.3.1 ; ATF 135 IV 56 consid. 2.1). Pour déterminer concrètement les devoirs découlant de l'obligation de diligence, le juge peut se référer à des dispositions légales ou réglementaires régissant l'activité en cause, à des règles émanant d'associations privées ou semi-publiques reconnues, ou encore se fonder sur les principes généraux ou une expertise (ATF 143 IV 138 consid. 2.1 ; ATF 135 IV 56 consid. 2.1). S'il y a eu violation des règles de la prudence, encore faut-il que celle-ci puisse être imputée à faute, c'est-à-dire que l'on puisse reprocher à l'auteur, compte tenu de ses circonstances personnelles, d'avoir fait preuve d'un manque d'effort blâmable (ATF 134 IV 255 consid. 4.2.3). Il faut ensuite qu'il existe un rapport de causalité entre la violation fautive du devoir de prudence et le décès de la victime. Un comportement est la cause naturelle d'un résultat s'il en constitue l'une des conditions sine qua non. Selon la jurisprudence, il y a causalité adéquate lorsque l'acte incriminé est propre, d'après le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie, à entraîner un résultat du genre de celui qui s'est produit (ATF 143 III 242 consid. 3.7 ; ATF 133 IV 158 consid. 6.1 ; ATF 131 IV 145 consid. 5). La négligence peut résulter aussi bien d'un comportement actif que d'une omission improprement dite, lorsque l'auteur, en situation de garant, reste passif, alors qu'il est tenu d'agir pour protéger le bien juridique, en vertu de la loi, d'un contrat, d'une communauté de risque librement consentie ou de la création d'un risque (cf. art. 11 al. 2 et 3 CP ; ATF 141 IV 249 consid. 1.1 ; ATF 134 IV 255 consid. 4.2.1 ; TF 6B\_315/2016 du 1<sup>er</sup> novembre 2016 consid. 4.1 ; TF 6B\_614/2014 du 1<sup>er</sup> décembre 2014 consid. 1). En cas de violation du devoir de prudence par omission, il faut procéder par hypothèse et se demander si l'accomplissement de l'acte omis aurait, selon le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie, évité la survenance du résultat qui s'est produit. Il s'agit ainsi d'établir, avec une très grande vraisemblance, que l'accomplissement de ce que l'auteur a omis d'exécuter contrairement aux devoirs qui lui incombent aurait permis d'éviter la survenance du résultat. La causalité adéquate est ainsi exclue lorsque l'acte attendu n'aurait vraisemblablement pas empêché la survenance du résultat ou lorsqu'il serait simplement possible qu'il l'eût empêché (TF 6B\_244/2019 du 10 avril 2019 consid. 4.1 ; TF 6B\_948/2017 du 8 mars 2018 consid. 4.1 ; TF 6B\_177/2017 du 6 septembre 2017 consid. 4.1). Il y a rupture du lien de causalité adéquate, l'enchaînement des faits perdant sa portée juridique, si une autre cause concomitante – par exemple une force naturelle, le comportement de la victime ou celui d'un tiers – propre au cas d'espèce constitue une circonstance tout à fait exceptionnelle ou apparaît si extraordinaire que l'on ne pouvait pas s'y attendre. Cependant, cette imprévisibilité de l'acte concurrent ne suffit pas

en soi à interrompre le lien de causalité adéquate. Il faut encore que cet acte ait une importance telle qu'il s'impose 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 amener celui-ci, notamment le comportement de l'auteur (ATF 134 IV 255 consid. 4.4.2 ; ATF 133 IV 158 consid. 6.1 ; ATF 131 IV 145 consid. 5.2 ; cf. aussi ATF 143 III 242 consid. 3.7).

### **E. 3.2.2**

Selon l'art. 1 LCR (loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 ; RS 741.01), cette loi régit la circulation sur la voie publique ainsi que la responsabilité civile et l'assurance pour les dommages causés par des véhicules automobiles, des cycles ou des engins assimilés à des véhicules (al. 1). Les conducteurs de véhicules automobiles et les cyclistes sont soumis aux règles de la circulation sur toutes les routes servant à la circulation publique ; les autres usagers de la route ne sont soumis à ces règles que sur les routes ouvertes entièrement ou partiellement aux véhicules automobiles ou aux cycles (al. 2). L'art. 1 al. 2 OCR (ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 ; RS 741.11) précise que sont publiques les routes qui ne servent pas exclusivement à l'usage privé. Les routes publiques sont des voies de communication et espaces utilisables pour la circulation de tous les usagers ou certains d'entre eux, qui ne sont pas réservés exclusivement à un usage privé. Une route est ouverte à la circulation publique lorsqu'elle est mise à disposition d'un cercle indéterminé de personnes. Selon la jurisprudence, il y a lieu de retenir une conception large de la notion de route publique. Ainsi, les places, les ponts, les tunnels, etc. sont à considérer comme routes au sens de la LCR (ATF 86 IV 29 consid. 2 ; TF 6B\_335/2021 du 29 novembre 2021 consid. 3.1 ; TF 6B\_384/2020 du 23 août 2021 consid. 1.4 destiné à publication ; TF 6B\_422/2018 du 22 février 2019 consid. 2.1.2), sans égard au fait qu'elles ont un accès unique (Bussy/Rusconi et alii, Code suisse de la circulation routière, 4 e éd., Bâle 2015, nn. 2.1 ss ad art. 1 LCR). Le facteur déterminant n'est pas de savoir si la surface de la route est en propriété privée ou publique, mais si elle est utilisée pour la circulation générale et si son usage est possible pour un groupe indéterminé de personnes, même si son utilisation est limitée par la nature de la route ou par le mode ou le but de son utilisation (ATF 104 IV 105 consid. 3 ; TF 6B\_335/2021 précité consid. 3.1 ; TF 6B\_384/2020 précité consid. 1.4 ; TF 6B\_422/2018 précité consid. 2.1.2 ; TF 6B\_1131/2018 du 21 janvier 2019 consid. 1.1). Ainsi, le caractère public ne dépend pas de la volonté du propriétaire, mais de l'usage qui en est fait ; peu importe que la route ait un but particulier ou soit réservée à une certaine catégorie d'usagers (TF 6B\_384/2020 précité consid. 1.4 ; Bussy/Rusconi et alii, op. cit., n° 2.5 ad art. 1 LCR et les références citées). La notion de route publique s'applique ainsi à des parcelles de bien-fonds appartenant aussi bien à des personnes physiques ou morales qu'à des corporations publiques – notamment les communes – et à des établissements de droit public (Bussy/Rusconi et alii, op. cit., n. 2.5 ad art. 1 LCR). Le Tribunal fédéral a déjà eu l'occasion de juger que le parking d'un immeuble comprenant des places pour visiteurs était une voie publique, dès lors que celui-ci était accessible à un nombre indéterminé de personnes (TF 6S.286/2003 du 26 septembre 2003 consid. 1.2 et 3.2 ; TF 6B\_422/2018 précité consid. 2.1.2 ; TF 6B\_1131/2018 précité consid. 1.1). En effet, l'aire de circulation en question était également accessible aux « visiteurs » (par exemple les invités, les fournisseurs et les artisans) pour lesquels des places de parking spécifiques avaient été aménagées. Le cercle de personnes autorisées était donc certes limité selon la nature ou le but de l'utilisation qu'elles en faisaient, mais il demeurait néanmoins indéterminé (TF

6S.286/2003 précité consid. 3.2 i.f.). De même, le Tribunal fédéral a jugé que, si une entreprise souhaitait limiter à un usage exclusivement privé, la nuit ou les jours fériés, une zone ouverte à la circulation publique pendant les heures de travail, cette intention devait être rendue visible aux tiers par des signaux ou une barrière. En l'absence de telles précautions claires, le caractère public restait intact (TF 6B\_335/2021 précité consid. 3.1 ; TF 6B\_384/2020 précité consid. 1.4 in fine ).

### **E. 3.3**

En l'espèce, il faut tout d'abord constater que c'est en vain que les appelants se réfèrent à des dispositions de la LCR, respectivement de l'OCR pour soutenir qu'une négligence fautive aurait été commise par le prévenu, car celles-ci ne sont pas applicables en l'espèce. En effet, le périmètre du chantier n'était pas accessible à un nombre indéterminé de personnes, mais exclusivement aux cocontractants du maître de l'ouvrage. Le chantier était d'ailleurs fermé à la circulation et le trafic était dévié sur une route parallèle ; en sus d'une signalisation lumineuse de chantier, des ouvriers régulaient la circulation, afin de permettre l'accès ou la sortie des camions de la zone de travaux fermée au trafic (P. 8, p. 9). Il ne pouvait donc pas y avoir de piétons externes aux entreprises du chantier sur cette demi-chaussée. La LCR n'est dès lors pas applicable (art. 1 al. 1 LCR), tout comme son ordonnance d'application. Il s'agit donc de juger les conséquences d'un accident de chantier, et non d'un accident de circulation. Pour le reste, l'appréciation du premier juge est adéquate. Le prévenu s'est conformé aux règles d'organisation du chantier, à savoir qu'après avoir attendu avec son véhicule au parking relais, il s'est placé devant le camion précédent, soit celui piloté par N.\_\_\_\_\_, dans le but de le remplacer pour le chargement de gravats de la fraiseuse, qui dégrappait la bande de bitume. Il est également établi par l'instruction que, lorsque le chauffeur atteignait la bonne distance par rapport à la fraiseuse, le conducteur de cette machine donnait un coup de klaxon. Contrairement à ce que soutiennent les appelants, ces opérations ne nécessitaient pas l'aide d'un assistant pour la marche arrière, compte tenu d'abord de l'absence d'un aide chauffeur pour ce type de manœuvres sur le chantier, mais surtout de la simultanéité des opérations entre camion et fraiseuse, qui ne laissait pas la place à une surveillance autre que celle assumée par la victime, qui était responsable du chantier pour la société R.\_\_\_\_\_. D'ailleurs, c'est bien D.X.\_\_\_\_\_ qui faisait le cas échéant des signes au chauffeur pour les manœuvres, en gérant l'avancement des travaux, tout comme la sécurité du chantier (P. 8 p. 8). Or, il est établi qu'au moment de l'accident, la victime était au téléphone, en discussion avec son patron, [...]. Une inconnue subsiste toutefois sur le déroulement des faits, à savoir la manière dont la victime s'est retrouvée derrière le camion conduit par le prévenu, alors que celui-ci reculait. On ignore en effet comment et pourquoi la victime s'est retrouvée derrière le camion et à quelle distance de celui-ci elle a surgi. Sur ce point, l'auteur du rapport de police a indiqué comme cause probable de l'accident une inattention, un faux pas ou un malaise de la victime (P. 8 p. 15). Au vu de l'instruction complète de la cause, il n'est pas possible de privilégier l'une ou l'autre de ces hypothèses. Dans ces circonstances, on ne voit pas ce qui pourrait être reproché comme violation du devoir de prudence au chauffeur du camion. Il n'était pas responsable de la sécurité du chantier et, à supposer l'absence d'un aide chauffeur critiquable, ce qui n'est pas établi, comme on l'a vu, cette responsabilité ne lui incombait pas. S'agissant de la vitesse de la marche arrière, c'est en vain que les appelants la considèrent comme excessive. D'abord, aucune norme ne définit la vitesse adéquate pour des manœuvres de chantier, qui doivent être effectuées en fonction de contraintes précises. On ne voit pas, là non plus, ce qui pourrait être reproché au prévenu,

sachant que son camion devait être placé rapidement à proximité de la fraiseuse pour débarrasser les gravats, alors que les opérations se déroulaient simultanément avec les deux véhicules, constamment en déplacement. Même à supposer que, comme le soutiennent les appelants, le camion aurait circulé en marche arrière à 8 km/h, cette vitesse ne paraît pas exagérée, si l'on tient compte du fait que la victime surveillait le déroulement des travaux et qu'il devait par conséquent être conscient du mouvement constant des véhicules. C'est donc malheureusement bien l'inattention ou le malaise de la victime qui est la cause de l'accident. En l'absence de faute du prévenu, il ne s'agit pas d'un motif interruptif du lien de causalité. De toute manière, même à supposer que le prévenu aurait dû entreprendre sa marche arrière un peu plus lentement, le comportement de la victime resterait la cause prépondérante de l'accident. En effet, bien que l'on ignore la raison pour laquelle D.X.\_\_\_\_\_ s'est retrouvé sur la trajectoire du camion qui faisait marche arrière, l'éventuelle immédiateté de l'évènement implique que, si le prévenu s'était adjoint une aide pour la manœuvre ou avait reculé plus lentement, l'accident serait tout de même survenu. On ne peut en effet pas exclure que la victime ait trébuché ou fait un malaise juste derrière le camion. Dans ces circonstances, on ne peut pas retenir que les comportements attendus du prévenu auraient empêché la survenance du résultat fatidique. Il résulte de ce qui précède que l'acquittement de K.\_\_\_\_\_ doit être confirmé.

#### **E. 4**

Les appelants ne remettent en cause le rejet de leurs conclusions civiles que dans l'hypothèse d'un verdict de culpabilité. Compte tenu de l'acquittement du prévenu, le jugement sera confirmé sur ce point également.

#### **E. 5**

Au vu de ce qui précède, l'appel doit être rejeté et le jugement entrepris confirmé. En équité, les frais de deuxième instance, totalisant 2'020 fr. – constitués des émoluments de jugement et d'audience (art. 21 al. 1 et 2 TFIP) –, seront exceptionnellement laissés à la charge de l'Etat (art. 423 et 428 al. 1 CPP). Bien qu'il obtienne gain de cause, aucune indemnité au titre de l'art. 429 al. 1 let. a CPP ne sera allouée à K.\_\_\_\_\_ pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits de procédure dans le cadre de l'appel, celui-ci ayant implicitement renoncé en ne réagissant pas à l'injonction expresse de la Cour de céans l'invitant à chiffrer et à justifier ses prétentions conformément à l'art. 429 al. 2 CPP (ATF 146 IV 332 consid. 1.3 et les références citées ; TF 6B\_677/2020 du 8 octobre 2020 consid. 2.2, SJ 2021 I 98).

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