Urteilskopf

106 IV 398

97. Arrêt de la Cour de cassation pénale du 11 novembre 1980 dans la cause L. contre Ministère public du canton de Vaud et M. (pourvoi en nullité)
Regeste (de):
Art. 23 Abs. 2 VRV. Pannensignal.

1. Die in dieser Bestimmung umschriebenen Voraussetzungen, unter welchen das Pannensignal aufgestellt werden muss, sind alternativ (E. 3a).

2. Natürlicher und adäquater Kausalzusammenhang zwischen der pflichtwidrigen Unterlassung, das Pannensignal aufzustellen und dem Zusammenstoss eines Verkehrsteilnehmers mit dem vorschriftswidrig abgestellten Fahrzeug (E. 3b und 3c).

3. Jedermann weiss oder muss wissen, dass die nicht durch eine Karosserie geschützten Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Motorradfahrer, usw.) durch die Unbilden des Wetters in ihrer Sicht besonders stark beeinträchtigt werden (E. 3c).

Regeste (fr):
Art. 23 al. 2 OCR. Signal de panne.

1. Les conditions auxquelles l'usage du signal de panne est obligatoire sont alternatives (consid. 3 litt. a).

2. Causalité naturelle et causalité adéquate existant entre l'absence du signal de panne obligatoire et l'accident au cours duquel un usager de la route vient percuter le véhicule arrêté (consid. 3 litt. b et c).

3. Chacun sait ou doit savoir que les usagers de la route qui ne sont pas protégés par une carrosserie (cyclistes, motocyclistes, etc.) sont particulièrement entravés dans leur visibilité par les intempéries (consid. 3 litt. c).

Regesto (it):
Art. 23 cpv. 2 ONCS. Segnale di veicolo fermo.

1. Le condizioni alle quali l'uso del segnale di veicolo fermo è obbligatorio sono alternative (consid. 3a).

2. Causalità naturale e causalità adeguata tra l'assenza del segnale obbligatorio di veicolo fermo e l'incidente nel corso del quale un utente della strada viene ad urtare il veicolo fermo (consid. 3b, c).

3. Ognuno sa o deve sapere che la visibilità degli utenti della strada non protetti da una carrozzeria (ciclisti, motociclisti, ecc.) è particolarmente ostacolata dalle intemperie (consid. 3c).

Sachverhalt ab Seite 399

A.- Le vendredi 8 décembre 1978 vers 7 h, L. a conduit son camion avec remorque de Lausanne à Morges pour aller livrer des marchandises à l'entreprise P. à Morges. Seul le camion était chargé, la remorque étant vide. Avant de s'engager dans le chemin privé conduisant chez P. qui est perpendiculaire à la route de Lausanne, il laissa la remorque parquée en bordure de celle-ci. La route de Lausanne est une pénétrante sur laquelle la vitesse est limitée à 70 km/h; elle est rectiligne, large de 11 m, divisée par une ligne de direction et bordée sur la droite, direction Morges, d'un trottoir de largeur normale. La remorque de L., de couleur sombre et peu visible de nuit, était parquée à cheval sur le trottoir et la chaussée, empiétant sur cette dernière d'environ 1,10 m. Elle n'était munie ni de feux ni du signal de panne, mais elle se trouvait sous une lampe publique et, à 4 m environ de sa partie arrière, côté Lausanne, se trouvait une lampe à vapeur de sodium éclairant un passage pour piétons. Quant aux autres lampes publiques, elles sont distantes de 31 m les unes des autres. Sur une assez longue distance, il est interdit de parquer le long de la route de Lausanne. Cela est indiqué par des signaux d'interdiction de parquer fixés par paires sur certains candélabres des lampes publiques, de part et d'autre du support, l'un regardant en direction de Morges et l'autre en direction de Lausanne. Il n'y en avait pas sur le candélabre à la hauteur duquel la remorque était parquée. Le signal suivant en direction de Morges n'est pas visible depuis l'endroit où se trouvait L., mais bien celui en direction de Lausanne, qui se trouvait à 31 m, dont il est seulement constaté qu'il "n'est pas

visible à plusieurs centaines de mètres de là". Toutefois, L. n'a pas prêté attention à ces signaux qui, du côté droit de la chaussée, "ne tombent pas sous le sens" (sic). L. n'aurait pu trouver un lieu de stationnement qu'à une distance assez grande, de plusieurs centaines de mètres. Des collègues lui ont dit qu'ils garaient le long de la route lorsqu'ils se rendaient comme lui chez P. La police locale tolère d'ailleurs, sauf circonstances exceptionnelles, de tels parcages en vue de livraisons. Le 8 décembre 1978, vers 7 h du matin, il faisait nuit. Il tombait une pluie givrante soufflée par la bise en direction de Lausanne. Il faisait très mauvais temps et la visibilité était mauvaise. Pendant que L. déchargeait son camion chez P., ce qui lui prit environ une demi-heure, vers 7 h 20, le cyclomotoriste M. heurta la remorque, selon toute vraisemblance de l'épaule droite ou du haut de la poitrine. Il subit une fracture de la 6e vertèbre cervicale avec déplacement médullaire, qui entraîna une tétraplégie sensitivo-motrice.

B.- Le 31 octobre 1979, le Tribunal de police du district de Morges a libéré L. du chef de lésions corporelles graves par négligence, mais, le Ministère public et M. ayant recouru, la Cour de cassation pénale du Tribunal cantonal vaudois, statuant le 17 mars 1980, a condamné L., pour lésions corporelles par négligence, à 300 fr. d'amende avec délai d'épreuve et de radiation de deux ans.

C.- L. se pourvoit en nullité à la Cour de cassation du Tribunal fédéral. Il conclut à libération.

Erwägungen

Considérant en droit:

1. L'autorité cantonale a fondé la condamnation du recourant sur l'art. 23 OCR dans sa teneur du 22 décembre 1976 en vigueur depuis le 1er janvier 1977. La remorque étant selon elle parquée contrairement aux prescriptions, le temps et la visibilité étant mauvais, il s'imposait de poser le signal de panne qui n'aurait en aucun cas pu passer inaperçu, même au cyclomotoriste circulant tête baissée pour se protéger de la pluie givrante que la

bise soufflait contre lui. Or ce signal de panne devait être placé à 50 m au moins de l'obstacle. La faute du cyclomotoriste circulant tête baissée n'est pas si extraordinaire, insensée ou extravagante qu'on ne puisse pas s'y

attendre. Au contraire, le recourant aurait dû prévoir un tel comportement, de sorte que la causalité adéquate entre l'absence de signal de panne et l'accident n'est pas interrompue.

2. A l'appui de son pourvoi, le recourant se réfère principalement à l'argumentation du premier juge, sans tenir compte de celle de l'arrêt entrepris; il met en doute de surcroît les constatations de l'autorité cantonale. Dans cette mesure, ses moyens sont irrecevables. Il en va ainsi notamment lorsqu'il met en doute les conditions atmosphériques existant lorsque la remorque a été parquée. Il ressort en effet clairement de l'arrêt attaqué que la pluie givrante soufflée et la mauvaise visibilité existaient non seulement lors de l'accident, vers 7 h 20, mais encore lors du parcage, 20 minutes plus tôt. Il n'y a pas de doute non plus sur le fait que, malgré la façon dont le cyclomotoriste circulait tête baissée, il aurait vu le signal de panne, au moins en passant à sa hauteur, puisque l'autorité cantonale constate expressément à ce sujet que le signal n'aurait en aucun cas pu passer inaperçu; elle ajoute enfin, sans s'exposer à un grief d'inadvertance manifeste, que, même en baissant la tête, ce qui diminue la distance de visibilité, un cyclomotoriste aperçoit, fût-ce au dernier moment, un signal de panne placé au bord de la chaussée.

3. En revanche, les moyens du recourant sont recevables en ce qui concerne l'obligation de poser le signal de panne, la notion de causalité résidant dans une omission et l'influence de la faute de la victime sur la causalité adéquate. a) En ce qui concerne l'obligation de poser le signal de panne, l'art. 23 al. 2 OCR est clair. Le signal doit être placé aussi bien lorsque le véhicule stationne contrairement aux prescriptions que lorsqu'il risque d'échapper à l'attention d'autres usagers de la route en raison des conditions atmosphériques. Ces deux conditions étant alternatives, il suffit que l'une d'elles soit remplie. Or si l'on peut hésiter sur la réalisation de la première des conditions précitées, celle de la seconde ne fait pas de doute: le temps était très mauvais. Une pluie givrante était chassée contre les usagers circulant dans la direction du centre de Morges. Il s'agissait de conditions atmosphériques particulières entraînant le risque que d'autres usagers de la route ne remarquent pas à temps le véhicule immobilisé. Il est vrai que la remorque était éclairée par la lampe publique au-dessous de laquelle elle se trouvait et par la lampe à vapeur de sodium

éclairant le passage pour piétons à 8 m, mais sa couleur foncée ne permettait pas de la distinguer aisément dans la nuit. De plus et surtout, les conditions atmosphériques particulières devaient nécessairement diminuer la visibilité des usagers exposés à l'air du temps en raison de l'absence de carrosserie de leur véhicule. Or n'importe quel usager de la route doit savoir que les motocyclistes, les cyclomotoristes ou les cyclistes sont gravement incommodés par les précipitations de toutes natures, qu'ils portent un casque complet dont la visière transparente est obscurcie par la pluie ou qu'ils soient contraints de protéger leur visage et leurs yeux meurtris par les intempéries. C'est donc en violation d'une prescription claire que le recourant n'a pas placé son signal de panne à 50 m au moins du véhicule. b) Il y a lieu de déterminer ensuite si l'autorité cantonale est partie d'une notion exacte de la causalité en affirmant que l'omission du recourant est à l'origine de l'accident. En matière de délits d'omission improprement dits (ou délits de commission par omission), il ne peut exister par définition

qu'une relation hypothétique entre l'inaction de l'auteur et le résultat délictueux. Il faut donc rechercher ce qui se serait produit si l'auteur avait accompli l'acte qu'on attendait de lui. On dira que l'inaction est causale lorsqu'il apparaît avec un haut degré de probabilité que l'acte omis aurait empêché le résultat de se produire, qu'en d'autres termes, on ne peut imaginer que le résultat se fût produit si l'auteur avait agi comme il le devait (ATF 102 IV 102 et cit.).
En l'espèce, il s'agit donc de déterminer si la pose du signal de panne eût, avec un haut degré de probabilité, empêché l'accident de se produire. L'autorité cantonale a constaté à ce sujet que le signal de panne n'aurait pas pu échapper à l'attention du cyclomotoriste, fût-ce au tout dernier moment, lorsqu'il passait à sa hauteur, tête baissée. Dès lors, le cyclomotoriste eût été averti du danger à 50 m au moins de l'obstacle, et aurait ainsi disposé du temps nécessaire pour réagir en levant la tête, en prenant conscience de l'obstacle et en appuyant légèrement à gauche pour l'éviter. Cette réaction naturelle du cyclomotoriste ne peut être mise en doute. On ne pourrait en effet imaginer qu'il ait continué à rouler tête baissée sans se soucier de rien après avoir vu le signal de panne sans admettre du même coup, ce que rien ne permet de présumer, que la victime avait la

volonté de se jeter contre un obstacle dont la menace lui était pourtant concrètement apparue. Une telle hypothèse que rien ne justifie ne peut donc qu'être écartée. Il suit de là qu'en voyant le signal de panne le cyclomotoriste eût fait la manoeuvre simple nécessaire pour éviter l'obstacle dont la présence lui fût concrètement apparue. On ne peut alors raisonnablement imaginer que le résultat se fût produit. La causalité naturelle entre l'omission reprochée au recourant et l'accident est dès lors démontrée. c) En ce qui concerne la causalité adéquate, le recourant paraît soutenir qu'elle est interrompue par la faute grave et imprévisible de la victime. Il n'y a pas lieu de se prononcer sur la faute de la victime qui est sans pertinence en soi (ATF 85 IV 91 et ATF 97 IV 126). On doit seulement examiner si le comportement de la victime circulant de telle manière qu'il n'a pas vu un obstacle visible et venant se jeter contre lui sans réaction était absolument imprévisible pour le recourant. Tel n'est pas le cas en raison des conditions atmosphériques très mauvaises qui étaient propres à restreindre considérablement la visibilité de conducteurs non protégés par une carrosserie et à les conduire par une réaction instinctive à se protéger de la pluie givrante soufflée contre eux, au point même de rouler tête baissée. La possibilité d'un tel comportement est connue de toute personne tant soit peu habituée à la circulation. Il s'agit donc d'un comportement prévisible et par conséquent impropre à interrompre le lien de causalité.

Dispositiv

Par ces motifs, le Tribunal fédéral:
Rejette le pourvoi.