Urteilskopf

90 IV 230

48. Arrêt de la Cour de cassation pénale du 17 septembre 1964 dans la cause Gallay contre Ministère public du canton de Vaud.
Regeste (de):
Art. 18 Abs. 2 und 19 VRV.

1. Unterschied zwischen freiwilligem Halten und Parkieren (Erw. 1).

2. Ist das Parkieren an verbotener Stelle auf höhere Gewalt zurückzuführen, so kann Fahrlässigkeit ausgeschlossen werden.

3. Das Parkieren oder freiwillige Halten 150 m vor dem Scheitel einer Kuppe, auf einer geraden Strecke mit 5% Steigung und bei nasser und glatter Fahrbahn, verstösst nicht gegen Art. 19 Abs. 2 lit. a, bzw. gegen Art. 18 Abs. 2 lit. a VRV (Erw. 2).

4. Art. 19 Abs. 2 lit. b VRV stützt sich auf Art. 37 Abs. 2 SVG und hält sich in dessen Rahmen.

5. Eine Widerhandlung gegen Art. 19 Abs. 2 lit. b VRV lässt sich nicht mit höherer Gewalt rechtfertigen, wenn der Führer das Fahrzeug ungeachtet dessen Zustandes auf das Trottoir hätte lenken können, um es dort aufzustellen (Erw. 3).

Regeste (fr):
Art. 18 al. 2 et 19 OCR.

1. Distinction entre l'arrêt volontaire et le parcage. (consid. 1).

2. La faute pénale peut être exclue en cas de parcage interdit, dû à un cas de force majeure.

3. Le parcage ou l'arrêt volontaire à 150 m du sommet d'une côte, sur un tronçon de route rectiligne avec une déclivité de 5% et une chaussée mouillée et très glissante n'est pas contraire à l'art. 19 al. 2 lit. a ou respectivement à l'art. 18 al. 2 lit. a OCR (consid. 2).

4. L'art. 19 al. 2 lit. b OCR n'excède pas les limites fixées par l'art. 37 al. 2 LCR, sur lequel il se fonde (consid. 3).

5. Contravention à l'art. 19 al. 2 lit. b OCR, non justifiée par un cas de force majeure, du fait que, nonobstant l'état de sa voiture, le conducteur aurait pu monter sur le trottoir pour y stationner (consid. 3).

Regesto (it):
Art. 18 cpv. 2 e 19 OCStr.

1. Distinzione tra la fermata volontaria e il parcheggio (consid. 1).

2. La colpa penale può essere esclusa per parcheggio vietato, dovuto a forza maggiore.

3. Il parcheggio o la fermata volontaria a 150 m dal dosso, su una tratta di strada rettilinea con una pendenza di 5% e una carreggiata bagnata e molto sdrucciolevole, non è contrario all'art. 19 cpv. 2 lett. a, rispettivamente all'art. 18 cpv. 2 lett. a OCStr. (consid. 2).

4. L'art. 19 cpv. 2 lett. b OCStr. non eccede i limiti fissati nello art. 37 cpv. 2 LCStr, sul quale è fondato (consid. 3).

5. La contravvenzione all'art. 19 cpv. 2 lett. b OCStr, non è giustificata da forza maggiore, quando, nonostante lo stato dell'automobile, il conducente avrebbe potuto salire sul marciapiede per parcheggiarvi (consid. 3).

Sachverhalt ab Seite 231

BGE 90 IV 230 S. 231

A.- Le 24 juin 1963, vers 7 heures, Gallay pilotait une Alfa-Romeo entre Lausanne et Genève. A Prangins, près du "Point du Jour", il eut l'impression, en arrivant au sommet d'un dos-d'âne, qu'un des pneus s'était dégonflé. Il arrêta sa machine environ 150 m plus loin, au bord du trottoir. A cet endroit, la route, rectiligne, a une largeur de 8 m 10 à 8 m 50. La visibilité est restreinte dans les deux sens par la brusque déclivité qui succède au palier. Au moment critique, il pleuvait et la chaussée était très glissante.
Peu après l'arrêt de l'Alfa-Romeo, une voiture venant de Lausanne et dont le conducteur avait probablement freiné fit une embardée, mordit sur le trottoir et s'immobilisa derrière celle de Gallay. Quelques instants plus tard, une Vauxhall, qui se dirigeait vers Genève, surgit au sommet du dos-d'âne à la vitesse d'environ 90 km/h. Surprise de voir deux voitures arrêtées 150 m devant elle, la conductrice Hug, freina. Son véhicule, déporté à gauche, accrocha l'aile gauche d'une camionnette venant ensens inverse et, repoussé sur la droite, escalada le trottoir, où il renversa un piéton, Goy, qui fut grièvement blessé.

B.- Par le jugement du 1er avril 1964, que la Cour vaudoise de cassation a maintenu le 18 mai, le Tribunal de simple police du district de Nyon a infligé à Gallay une amende de 200 fr. pour lésions corporelles graves par négligence

BGE 90 IV 230 S. 232

et violation grave des règles de la circulation routière. Les juridictions cantonales lui reprochent d'avoir stationné à un endroit où l'arrêt est interdit par l'art. 18 lit. a OCR.

C.- Contre l'arrêt du 18 mai 1964, le condamné se pourvoit en nullité au Tribunal fédéral. Il conclut à libération.

Erwägungen

Considérant en droit:

1. L'autorité cantonale a retenu à la charge du recourant une infraction à l'art. 18 al. 2 lit. a OCR. Cette disposition réglementaire, qui est fondée sur l'art. 37 al. 2 LCR, concerne l'arrêt volontaire des véhicules automobiles.

Cet arrêt et le parcage se distinguent l'un de l'autre par leur but. Le parcage est un stationnement qui ne sert pas uniquement à laisser monter ou descendre des passagers ou à charger ou décharger des marchandises (art. 19 al. 1 OCR; RO 89 IV 216). Il s'ensuit que le conducteur ne se met à l'arrêt volontaire selon les art. 19 al. 1 et 18 al. 2 OCR que lorsqu'il exécute exclusivement les opérations prémentionnées. Dans la présente espèce, l'autorité cantonale a constaté souverainement que Gallay a stoppé, parce qu'il pensait qu'un des pneumatiques de sa voiture s'était peut-être dégonflé et qu'il voulait vérifier si tel était le cas. Son but n'était donc ni de laisser monter ou descendre des passagers, ni de charger ou de décharger des marchandises. Son stationnement constituait dès lors, non pas un simple arrêt volontaire selon l'art. 18 al. 2 OCR, mais un parcage, de sorte qu'il devait en principe respecter les prescriptions de l'art. 19 OCR. Cependant, il peut arriver que le parcage selon l'art. 19 OCR soit dû à un cas de force majeure. Il en va ainsi notamment lorsque le véhicule s'arrête par suite d'une panne, tout au moins d'une panne dont on ne pouvait attendre du conducteur qu'il la prévoie, et qui l'empêche de continuer sa route jusqu'à un endroit où le parcage est autorisé ou moins dangereux. Dans un tel cas, on ne saurait retenir de faute pénale.

Il faut donc rechercher premièrement si Gallay a contrevenu à l'art. 19 OCR et secondement, dans l'affirmative, s'il peut invoquer l'excuse de la force majeure.

2. L'art. 19 al. 2 lit. a OCR interdit le parcage partout où l'arrêt n'est pas permis. L'autorité cantonale a retenu, à la charge de Gallay, une violation de l'art. 18 al. 2 lit. a OCR, qui défend l'arrêt volontaire aux endroits dépourvus de visibilité. Toute limitation de la visibilité n'interdit pas l'arrêt. La disposition précitée par le d'endroits dépourvus de visibilité et mentionne, à titre d'exemple, le sommet des côtes et leurs abords. Il paraît d'emblée très douteux qu'un véhicule immobile sur un tronçon rectiligne, à 150 m d'un dos-d'âne, puisse être considéré comme arrêté à un endroit dépourvu de visibilité. Sans doute n'est-il pas possible de fixer, par une mesure valable dans tous les cas, jusqu'où s'étendent les abords d'une côte. Ils comprennent en général la distance sur laquelle peut stopper un conducteur qui a atteint le sommet à une vitesse, même excessive vu les circonstances, mais non pas hors des prévisions fondées sur l'expérience de la vie. En l'espèce, Gallay pouvait considérer tout d'abord qu'un conducteur survenant derrière lui devait rouler d'autant moins vite que le dos-d'âne masquait la vue dans une certaine mesure tout au moins. Dans son arrêt Bracher (RO 90 IV 100, consid. 3 a), la cour de céans a dit que, s'agissant de voitures de construction récente et pour des vitesses modérées, une décélération de 7,Bm/sec2 (coefficient de freinage 0,8) en moyenne n'a rien d'insolite. Selon la table des distances de freinage donnée par SORDET (Sem. jud. 1953, p. 556, étude citée dans l'arrêt prémentionné) et compte tenu d'un temps de réaction d'une seconde, un automobiliste disposant d'un tel pouvoir de décélération peut s'arrêter sur 77 m lorsqu'il roule à 100 km/h et sur 104 m lorsqu'il roule à 120 km/h. Si, pour tenir compte en l'espèce à la fois d'une vitesse élevée (90 km/h pour la Vauxhall), de l'état de la chaussée (mouillée et très glissante) et de la déclivité (5%), on n'admet plus qu'une décélération

de 4,9 m/sec2 (coefficient de freinage 0,5), la distance de freinage, pour les mêmes vitesses, sera de 106 m 50 et respectivement de 146 m 50. On voit ainsi qu'un conducteur qui serait arrivé, fût-ce à une allure très rapide, au sommet du dos-d'âne du "Point du Jour" et aurait aperçu un obstacle à 150 m devant lui aurait dû être en mesure de s'arrêter à temps. Placée comme elle l'était, l'Alfa-Romeo ne se trouvait donc pas à un endroit dépourvu de visibilité, de sorte que Gallay n'a pas contrevenu à l'art. 18 al. 2 lit. a OCR.

3. Il a en revanche contrevenu objectivement à l'art. 19 al. 2 lit. b OCR, qui interdit de parquer sur les rou-

tes principales à l'extérieur des localités. Cette disposition réglementaire n'excède pas les limites fixées par l'art. 37 al. 2 LCR, sur lequel elle se fonde et selon lequel les véhicules ne seront ni parqués ni arrêtés aux endroits où ils pourraient gêner ou entraver la circulation. Car le stationnement sur la chaussée crée manifestement un certain danger ou tout au moins une gêne pour les autres usagers, que la route soit étroite ou large, que le trafic soit intense ou non. Le Conseil fédéral pouvait donc l'interdire en dehors des localités sans excéder les pouvoirs que lui confère l'art. 106 al. 1 LCR. Or Gallay a stationné sur la chaussée. Il ne serait néanmoins pas punissable, comme on l'a montré plus haut, si ce parcage avait été forcé. Il semble vouloir alléguer que tel était le cas, car il affirme, d'une part, avoir cru que l'un des pneumatiques de sa voiture s'était dégonflé, d'autre part que son embrayage s'est trouvé défectueux. Mais l'autorité cantonale a constaté souverainement qu'il aurait pu néanmoins continuer sa route sur une distance de 25 m environ, jusqu'à l'entrée d'une propriété, où le trottoir était interrompu pour laisser passer les véhicules. Sans doute le parcage était-il interdit à cet endroit (art. 19 al. 1 lit. g OCR). Mais, même avec une roue défectueuse, il pouvait, là, profiter de ce que le trottoir ne constituait plus un obstacle par sa bordure abrupte, y monter et, roulant encore sur quelques mètres, y stationner,

même assez longtemps pour changer une roue, faire une réparation ou attendre qu'un autre véhicule vienne remorquer le sien. Cela ne lui était pas interdit et aurait en tout cas été moins dangereux que le parcage sur la chaussée. Il suit de là que ce parcage n'était pas nécessaire et qu'il était par conséquent punissable.

4. Le recourant nie que sa faute soit une cause adéquate des lésions corporelles subies par Goy. Certes, ce dernier n'a pas été renversé par l'Alfa-Romeo. Il est néanmoins évident qu'une voiture parquée sur une route principale de grande circulation, où la plupart des véhicules roulent très vite, constitue un obstacle qui, selon les circonstances, peut contribuer à un accident, voire en être l'origine. Le parcage opéré par Gallay, au mépris de l'art. 19 OCR, était propre d'après l'expérience de la vie à favoriser un accident analogue à celui dont Goy a été victime. Que la faute de la conductrice Hug - à laquelle la présence illicite de l'Alfa-Romeo sur la chaussée n'est d'ailleurs pas étrangère - soit qualifiée ou non de grave, elle ne consiste pas dans un acte insensé au point de sortir du cours ordinaire des choses. Par conséquent la faute du recourant ne cesse pas d'être une cause adéquate de l'accident (RO 88 IV 106).

Dispositiv

Par ces motifs, la Cour de cassation pénale
Rejette le pourvoi.