Urteilskopf

99 IV 232

55. Extrait de l'arrêt de la Cour de cassation pénale du 6 juillet 1973 dans la cause Rüegger et cons. contre Ministère public du canton de Vaud.
Regeste (de):
Art. 23 Abs. 2 VRV. Da der erste Satz dieser Bestimmung allgemeine Bedeutung hat, ist die im zweiten Satz erwähnte Entfernung von 100 m als ungenügend zu betrachten, wenn es sich um eine Fahrbahn für den Schnellverkehr, z.B. eine Autobahn, handelt. Fälle, in denen das Pannensignal nicht aufgestellt werden muss.

Art. 51 Abs. 1 SVG. Pflichten bei Verkehrsunfällen.

Regeste (fr):
Art. 23 al. 2 OCR. La première phrase de cette disposition ayant une portée générale, la distance de 100 m mentionnée à la seconde phrase doit être considérée comme insuffisante, s'agissant d'une voie rapide telle qu'une autoroute. Cas dans lesquels on peut se dispenser de placer le signal de panne.

Art. 51 al. 1 LCR. Devoirs en cas d'accident.

Regesto (it):
Art. 23 cpv. 2 OCStr. Poichè la prima frase di questa disposizione ha portata generale, la distanza di m. 100 menzionata nella seconda frase deve essere considerata insufficiente, trattandosi di una via rapida, com'è l'autostrada. Caso in cui si può omettere il segnale di veicolo fermo.

Art. 51 cpv. 1 LCStr. Doveri dell'infortunato.

Sachverhalt ab Seite 232

BGE 99 IV 232 S. 232

A.- Le 24 avril 1970 à 9 h 50, par forte pluie, Claude Saint-Jacques-Laraque se rendait de Genève à Lausanne, par l'autoroute, au volant de sa Volvo. A mi-parcours, il a perdule contrôle de sa machine et heurté à deux reprises la glissière centrale avant de s'immobiliser de biais, l'avant de son véhicule contre la glissière, direction Jura, l'arrière empiétant sur la voie gauche de la piste. Sorti indemne du choc, il a quitté sa voiture, l'a examinée et tenté vainement de la déplacer, puis il y est rentré pour se mettre à l'abri de la pluie, ayant selon ses dires allumé le phare droit qui fonctionnait encore. Trois minutes plus tard est survenu Virgile Grosjean qui, après avoir arrêté sa Pontiac sur l'accotement, à la hauteur de l'accident, s'est porté au secours de Saint-Jacques-Laraque, dont la passivité l'a surpris. Ayant enclenché ses propres feux de panne, il a aidé celui-ci à pousser la Volvo le plus possible contre la glissière et il en a débranché la batterie pour éviter un incendie. Bien que la voiture accidentée dépassât encore de 1 m sur la voie gauche de l'autoroute, la circulation a continué un certain temps sans encombre et sans que personne ne s'arrête.

BGE 99 IV 232 S. 233

Quelques minutes plus tard cependant, alors qu'il entreprenait de dépasser, à 1 lo/120 km/h, un camion qui soulevait une abondante poussière d'eau, Théo Girard, qui pilotait une Maserati Mexico, a remarqué la présence de la Volvo et tenté de freiner pour s'arrêter sur l'accotement, Apercevant alors la Pontiac, il a donné un coup de volant à gauche, fait une embardée et percuté la voiture de Saint-Jacques-Laraque qu'il a projetée sur la voie gauche de l'autoroute, qui a été ainsi obstruée complètement. Sa propre machine s'est immobilisée plus loin, contre la glissière centrale.
Deux camions survinrent ensuite, l'un derrière l'autre, soulevant un nuage d'eau pulvérisée. Le conducteur du premier, Rentsch, apercevant les voitures arrêtées, actionna ses freins à plusieurs reprises et enclencha le clignoteur droit de son véhicule, qu'il arrêta sur l'accotement à une trentaine de mètres de la Volvo, suivi par le second chauffeur Alonso-Lopez. Pendant cette manoeuvre est arrivé Eugène Rüegger, à une allure supérieure à 100 km/h, au volant d'une Ford Thunderbird. Il commençait le dépassement des deux camions lorsqu'il vit à son tour l'accident et la Volvo qui obstruait la voie gauche de l'autoroute devant lui. A la suite d'un violent coup de frein, son véhicule fit une embardée, heurta la glissière et, après un tête-à-queue, s'immobilisa tourné en direction de Lausanne, le long de la berme centrale, à une vingtaine de mètres en avant du véhicule Girard. Rüegger était suivi à environ 100 m par Nicole Granboulan, dont il venait de dépasser la Renault R 16 TS. Elle avait entrepris également de doubler les deux camions, dont le dernier était encore sur la voie droite de la piste, mais elle se rabattit, vraisemblablement à la vue de l'accident et dans l'idée de gagner l'accotement, et heurta l'arrière droit du camion d'Alonso-Lopez, lui faisant faire plus d'un quart de tour avant de s'immobiliser, l'avant contre la glissière. Elle continua sa route à moitié sur l'accotement, toucha en passant l'arrière du véhicule Rentsch et s'arrêta quelques mètres plus loin. Elle a été tuée sur le coup.

B.- A la suite de ces faits, le Tribunal correctionnel de Nyon, statuant le 3 octobre 1972, a condamné Saint-Jacques Laraque, Girard et Rüegger pour violation grave des règles de la circulation et pour homicide par négligence, respectivement à deux mois, un mois et 45 jours d'emprisonnement, les condamnés

devant en outre payer chacun 200 fr. d'amende. Ils ont bénéficié du sursis et d'un délai d'épreuve et de radiation de deux ans. Saint-Jacques-Laraque et Rüegger ont déposé un recours auprès de la Cour de cassation pénale du Tribunal cantonal vaudois; ils ont été déboutés le 12 février 1973.

C.- Saint-Jacques-Laraque et Rüegger se pourvoient en nullité au Tribunal fédéral. Le premier conteste avoir commis toute infraction, le second estime ne pas être coupable d'homicide par négligence. Le Ministère public conclut au rejet des deux pourvois.

Erwägungen

Considérant en droit:

1. a) Saint-Jacques-Laraque conteste avoir violé les règles de la circulation. Il soutient notamment que, son véhicule étant visible à 600 m dans le sens de marche, il n'avait pas d'obligation de placer son signal de panne. Il se réfère à l'arrêt Liniger (RO 97 II 168). Il méconnaît cependant la portée générale de la 1re phrase de l'art. 23 al. 2 OCR, selon laquelle le signal de panne doit être utilisé chaque fois que d'autres usagers de la route pourraient ne pas remarquer à temps le véhicule immobilisé sur la chaussée. En effet, les exemples donnés dans la 2e phrase de cet alinéa n'ont qu'une valeur indicative, si bien que le signal de panne doit être également

posé lorsque le défaut de visibilité est imputable à l'heure, aux conditions météorologiques, au passage de gros véhicules lents, voire à leur stationnement. De même, ainsi que le relèvent les premiers juges, l'indication de la distance à laquelle un véhicule doit être visible constitue un minimum, car elle est évidemment insuffisante, s'agissant d'une voie rapide telle que l'autoroute, où les vitesses autorisées sont grandes et où un automobiliste, même en respectant la vitesse maximale conseillée de 120 km/h, ne pourrait s'arrêter sur 100 m en freinant normalement. On doit admettre qu'un obstacle n'a pas été vu "à temps", lorsqu'il oblige l'usager de la route à faire preuve d'une adresse ou d'une énergie particulière pour éviter l'accident. Juger autrement reviendrait à multiplier les coups de frein brusques, toujours de nature, sur les voies fréquentées, à entraîner des collisions en chaîne. L'arrêt cité par le recourant ne dit d'ailleurs pas autre chose, puisqu'il ne mentionne pas la 2e phrase de l'art. 23 al. 2 OCR, bien que la visibilité eût été, in casu, de 300 m. On ne saurait dès lors se dispenser de l'obligation prévue à

l'art. 23 al. 2 OCR que si la pose du signal de panne demande plus de temps que la remise en circulation du véhicule arrêté, et pour autant seulement que celui-ci ne gêne les autres usagers que dans une très faible mesure. Ces conditions n'étaient nullement réalisées le 24 avril 1970, car d'une part il y avait une très forte pluie, qui amenait les véhicules à soulever des nuages d'eau pulvérisée. La visibilité qui s'étendait normalement sur 600 m était donc fortement réduite. D'autre part, le véhicule du recourant empiétait d'au moins 1 m sur la voie gauche - celle des dépassements à allure vive - de la piste. Il appartenait donc au recourant de placer lui-même correctement un signal de panne ou tout au moins de s'assurer personnellement que cela avait été fait. N'ayant pas satisfait à cette obligation, il a violé l'art. 23 al. 2 OCR. Il a de plus également contrevenu à l'art. 51 al. 1 LCR. Après son propre accident, le recourant a examiné les dégâts du véhicule et il a essayé de le pousser hors de la chaussée. Voyant l'inanité de ses efforts, il s'est contenté d'allumer ses phares, bien que le gauche ait été hors d'usage et que le droit, dirigé contre la glissière, ait été pratiquement invisible pour les autres usagers de la route. Ensuite, il est rentré dans sa voiture pour s'abriter de la pluie, renonçant à toute autre mesure avant l'arrivée du témoin Grosjean. Sur la recommandation et avec l'aide de celui-ci, il a encore essayé, mais en vain, de pousser la Volvo hors de la route. On était en droit d'attendre de chaque automobiliste et plus particulièrement du recourant, qui conduit depuis plus de trente ans, qu'il fasse tout son possible pour avertir ceux qui le suivaient du danger créé par la présence du véhicule accidenté. Il fallait aller au plus vite à la rencontre du trafic, le long de la glissière, en agitant le triangle de panne pour attirer l'attention, et poser celui-ci à la distance appropriée. Une telle démarche s'imposait d'autant plus qu'il n'était nécessaire, pour l'entreprendre, ni de marcher sur la chaussée, ni par conséquent de prendre un risque disproportionné. Enfin, il fallait gagner rapidement une borne téléphonique pour demander du secours, s'il n'était toujours pas possible de dégager la route.