

BGE 150 IV 242

Bundesgericht (BGE), 2024-05-17, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_BGE_150_IV_242

FR: ATF 150 IV 242

IT: DTF 150 IV 242

Regeste

Regeste Art. 90 Abs. 2 und Art. 106 Abs. 1 SVG; Art. 9 Abs. 2 SKV; Art. 6 ff. VSKV-ASTRA; Geschwindigkeitskontrolle durch eine Nachfahrmessung ohne kalibriertes Nachfahrmesssystem mittels Ablesung des Geschwindigkeitsmessers. Eine Geschwindigkeitsmessung durch eine Nachfahrkontrolle ohne kalibriertes Nachfahrmesssystem mittels Ablesung des Geschwindigkeitsmessers unterliegt der freien Würdigung durch die richterliche Behörde; Berücksichtigung des Kriteriums der Distanz, über die die Messung durchgeführt wurde (E. 1). Begriff der "massiven Geschwindigkeitsüberschreitung" im Sinne von Art. 7 Abs. 3 VSKV-ASTRA (E. 2).

Regeste Art. 90 al. 2 et art. 106 al. 1 LCR; art. 9 al. 2 OCCR; art. 6 ss OOCCR-OFROU; contrôle de vitesse réalisé au moyen d'un véhicule-suiveur sans système de mesure calibré sur la base d'une lecture du compteur de vitesse. Libre appréciation par l'autorité judiciaire d'une mesure de vitesse réalisée au moyen d'un véhicule-suiveur, dépourvu de système de mesure calibré, sur la base d'une lecture du compteur de vitesse; prise en considération du critère de la distance sur laquelle la mesure a été effectuée (consid. 1). Notion de "cas de dépassement de vitesse massifs" au sens de l'art. 7 al. 3 OOCCR-OFROU (consid. 2).

Regesto Art. 90 cpv. 2 e art. 106 cpv. 1 LCStr; art. 9 cpv. 2 OCCS; art. 6 segg. OOCCS-USTRA; controllo della velocità effettuato da un veicolo inseguitore, senza dispositivo di misurazione calibrato, sulla base della lettura del tachimetro. Libera valutazione dell'autorità giudiziaria di un rilevamento della velocità effettuato con un veicolo inseguitore, privo di dispositivo di misurazione calibrato, sulla base della lettura del tachimetro; presa in considerazione del criterio della distanza sulla quale la misurazione è stata effettuata (consid. 1). Nozione di "casi in cui i limiti di velocità sono superati in modo massiccio" ai sensi dell'art. 7 cpv. 3 OOCCS-USTRA (consid. 2).

Erwägungen

E. 1

Le recourant conteste sa condamnation pour violation grave des règles de la circulation routière (art. 90 al. 2 LCR), fondée sur un dépassement de 42 km/h de la vitesse maximale autorisée de 80 km/h sur le tronçon de semi-autoroute concerné. Il discute uniquement la valeur probante de la mesure de sa vitesse. Dans un premier moyen, il conteste principalement que la distance d'environ 200 mètres sur laquelle la vitesse de 145 km/h a été constatée soit suffisante pour que cette vitesse puisse être retenue. À titre subsidiaire, pour le cas où un tronçon de contrôle de 549 mètres serait considéré comme suffisant, il fait valoir qu'il s'agit de tenir compte de la vitesse constatée de 135 km/h et non de celle de 145 km/h.

E. 1.1.1

À teneur de l' art. 90 al. 2 LCR , celui qui, par une violation grave d'une règle de la circulation, crée un sérieux danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire. Dans le domaine des excès de vitesse, la jurisprudence a été amenée à fixer des règles précises afin d'assurer l'égalité de traitement. Ainsi, les éléments objectifs - et en principe subjectifs - du cas grave au sens de l' art. 90 al. 2 LCR sont réalisés, sans égard aux circonstances concrètes, en cas de dépassement de la vitesse autorisée de 25 km/h ou plus à l'intérieur des localités, de 30 km/h ou plus hors des localités et sur les semi-autoroutes dont les chaussées, dans les deux directions, ne sont pas séparées et de 35 km/h ou plus sur les autoroutes (ATF 143 IV 508 consid. 1.3 p. 512 et les arrêts cités; arrêt 6B_734/2023 du 20 octobre 2023 consid. 4.1.1).

E. 1.1.2

Conformément à l' art. 106 al. 1 LCR , le Conseil fédéral arrête les prescriptions nécessaires à l'application de cette loi et désigne les autorités fédérales compétentes pour son exécution. Il peut autoriser l'Office fédéral des routes (OFROU) à régler les modalités. BGE 150 IV 242 S. 245 En application de cette délégation de compétence, le Conseil fédéral a édicté l'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR; RS 741.013). En vertu de l' art. 9 al. 2 OCCR , pour les contrôles effectués à l'aide de moyens techniques, l'OFROU fixe, en accord avec l'Office fédéral de métrologie (METAS), les modalités d'exécution et la procédure qui s'y rapporte (let. a) ainsi que les exigences liées aux systèmes et aux genres de mesures et les marges d'erreur inhérentes aux appareils et aux mesures (let. b). Dans ce cadre, cet office a édicté, le 22 mai 2008, une ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OOCCR-OFROU; RS 741.013.1; RO 2008 2447), ainsi que, en accord avec le METAS, des Instructions du 22 mai 2008 concernant les contrôles de vitesse par la police et la surveillance de la circulation aux feux rouges (ci-après: les Instructions). Les art. 6 à 9 OOCCR-OFROU précisent notamment les types de mesures (art. 6 et 7), les marges de sécurité applicables en fonction des différents types de mesures utilisés (art. 8) ainsi que les exigences relatives à la documentation des vitesses mesurées (art. 9). Plus particulièrement, l' art. 6 OOCCR-OFROU désigne les types de mesures qu'il convient de choisir en premier lieu lors de la réalisation de contrôles de vitesse. Parmi celles-ci figurent les mesures mobiles par un véhicule-suiveur, avec détermination de la vitesse par la comparaison entre la vitesse des deux véhicules (contrôle par véhicule-suiveur, art. 6 let . c ch. 2 OOCCR-OFROU). L' art. 7 OOCCR-OFROU régit les autres constatations de dépassements de vitesse et prévoit, notamment, que les mesures de vitesse effectuées au moyen d'un véhicule-suiveur sans système de mesure calibré doivent être limitées aux cas de dépassement de vitesse massifs (al. 3).

E. 1.1.3

Les dispositions de l'OOCCR-OFROU susmentionnées sont concrétisées dans les Instructions. Le chap. III contient différentes indications quant aux mesures réalisées au moyen de systèmes mobiles (art. 6 let . c OOCCR-OFROU), le ch. 10 prévoyant, à l'égard des contrôles au moyen d'un véhicule-suiveur, différentes conditions devant en principe être remplies pour qu'un tel contrôle ait force probante, en particulier celle de disposer d'un tronçon suffisamment long. Le ch. 10 des Instructions renvoie au tableau de l'annexe 1 de l'OOCCR-OFROU à cet égard. Les mesures au moyen d'un véhicule-suiveur sans système calibré (art. 7 al. 3 OOCCR-OFROU) sont traitées dans le chap. VI (autres constatations de dépassements BGE 150 IV 242 S. 246 de vitesse [art. 7 OOCCR-OFROU]), au ch. 20.

S'agissant des mesures réalisées uniquement à l'aide du compteur de vitesse du véhicule-suiveur, il y est prévu que la différence entre la vitesse effective et la vitesse affichée au compteur du véhicule de police doit être déterminée au moyen d'une mesure radar/laser, d'un récepteur GPS de la police ou sur un banc d'essai à rouleaux du service des automobiles ou d'une personne habilitée par l'autorité d'immatriculation (cf. art. 32 de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers [OETV;RS 741.41]), et doit être soustraite du dépassement de vitesse constaté. Il conviendra ensuite de déduire la marge de sécurité selon "l'art. 8, al. 1, let. g, OOCRC" (soit, actuellement, l' art. 8 al. 1 let. i OOCRC-OFROU , les Instructions étant antérieures à la modification de l'OOCRC-OFROU du 3 décembre 2013 entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2014).

E. 1.1.4

Selon la jurisprudence, les instructions techniques, comme celles concernant les contrôles de vitesse émises le 22 mai 2008 par l'OFROU, constituent de simples recommandations qui n'ont pas force de loi et ne lient pas le juge (ATF 123 II 106 consid. 2e; ATF 121 IV 64 consid. 3). Le juge pénal n'est donc en principe pas restreint dans son pouvoir de libre appréciation des preuves et peut, sur la base d'une appréciation non arbitraire de l'ensemble des éléments à sa disposition, parvenir à la conclusion que le prévenu a circulé à une vitesse supérieure à celle autorisée alors même qu'elle n'aurait pas été mesurée selon les recommandations émises dans ces instructions (arrêts 6B_734/2023 précité consid. 4.2.2; 6B_1177/2013 du 12 mai 2014 consid. 3.2; 6B_763/2011 du 22 mars 2012 consid. 1.4 et les références citées). Les instructions techniques réservent du reste la libre appréciation des preuves par les tribunaux (cf. ch. 21).

E. 1.2

Après avoir constaté que ni la jurisprudence ni la doctrine ne précisent si l' art. 7 al. 3 OOCRC-OFROU vient compléter l' art. 6 let . c OOCRC-OFROU ou s'il s'agit d'une mesure à part entière à laquelle ne s'appliqueraient pas les règles prévues dans les Instructions relatives à cette dernière disposition, la cour cantonale retient que ces articles se complètent. Elle considère en particulier qu'il serait surprenant que les conditions soient plus rigoureuses pour un contrôle au moyen d'un véhicule-suiveur dont les données sont enregistrées sur un ruban papier que pour un véhicule-suiveur dont BGE 150 IV 242 S. 247 aucune donnée n'est enregistrée. La cour cantonale relève par ailleurs que le ch. 10 des Instructions, qui traite des contrôles au moyen d'un véhicule-suiveur, contient des conditions générales qui semblent s'appliquer à toutes les mesures de contrôle de vitesse au moyen de véhicules en mouvement. Ces conditions générales expriment finalement le bon sens commun, puisqu'il va de soi qu'une vitesse ne peut être contrôlée par ce moyen de mesure que si le tronçon est suffisamment long puisqu'il s'agit d'exclure les vitesses d'accélération du véhicule-suiveur afin de rejoindre le véhicule suivi et d'être en mesure d'adopter une vitesse constante. Ainsi, lors d'un tel contrôle de vitesse, le véhicule-suiveur doit notamment disposer d'un tronçon d'une longueur suffisante, référence étant faite à l'annexe 1 de l'OOCRC-OFROU (ch. 10 des Instructions). Après s'être référée au ch. 10.4 des Instructions concernant les contrôles réalisés au moyen d'un véhicule-suiveur dont les données sont enregistrées sur un ruban papier, la cour cantonale relève qu'il est prévu que la vitesse moyenne déterminante est la moyenne arithmétique de toutes les vitesses mesurées sur le tronçon de mesure, ce qui implique qu'il n'est pas nécessaire que le véhicule suivi ait gardé la même vitesse sur la distance totale du tronçon en question. Elle constate encore que

la distance minimale du tronçon en cas de mesure de contrôle de vitesse par véhicule-suiveur sans système calibré ne ressort pas clairement de la loi ni des Instructions. La cour cantonale retient en définitive qu'il peut manifestement être admis qu'un tronçon de 900 mètres, respectivement de 549 mètres (900 - 351) est amplement suffisant afin de constater un excès de vitesse avec ce type de mesure. Elle relève qu'il ressort de l'état de fait retenu qu'une vitesse d'au moins 135 km/h a été constatée sur au moins 500 mètres et qu'une vitesse de 145 km/h a été constatée sur une distance d'environ 200 mètres et en conclut que ces distances doivent être considérées comme suffisantes. Se référant expressément au fait que les Instructions ne lient pas le juge qui n'est donc en principe pas restreint dans son pouvoir de libre appréciation des preuves, la cour cantonale conclut qu'il y a lieu de retenir la vitesse reprochée au prévenu de 145 km/h au vu du fait qu'elle a été mesurée sur une distance de 200 mètres et au vu de l'analyse des moyens de preuve examinés, soit notamment de l'examen des déclarations parfaitement crédibles des agents de police ainsi que des expertises au dossier. BGE 150 IV 242 S. 248

E. 1.3

Le recourant adhère au raisonnement de la cour cantonale quant au fait que l'art. 7 al. 3 OOCRR-OFROU ne constitue pas une mesure de contrôle à part entière mais vient en réalité compléter l'art. 6 let. c ch. 2 OOCRR-OFROU et au fait que lors d'un contrôle de vitesse au moyen d'un véhicule-suiveur autre que ceux de dernière technologie décrits à l'art. 8 al. 1 let. g OOCRR-OFROU, le véhicule-suiveur doit notamment disposer d'un tronçon suffisamment long, référence étant faite à l'annexe 1 de l'OOCRR-OFROU, mais que la distance minimale du tronçon ne ressort pas clairement ni de la loi ni des Instructions. Il conteste en revanche que les distances de contrôle aient été en l'espèce suffisantes et conformes à l'OOCRR-OFROU. Il se réfère à cet égard aux seuils prévus à l'annexe 1 de l'OOCRR-OFROU, en relevant qu'un tronçon minimal de contrôle tel que défini à cette annexe se justifie d'autant plus qu'en l'espèce, le véhicule-suiveur n'avait précisément pas de tachygraphe avec calculatrice puisque le policier a uniquement procédé à une appréciation de la vitesse basée sur son simple compteur de vitesse. Le recourant précise qu'il serait même tout à fait logique de retenir un tronçon minimal de contrôle supérieur à ceux figurant à l'annexe 1 de l'OOCRR-OFROU puisque le contrôle de vitesse a été opéré sans aucun système de contrôle calibré. En substance, le recourant fait valoir que la vitesse de 145 km/h n'a même pas été contrôlée sur une distance de 200 mètres; n'ayant jamais été constatée sur un tronçon de 500 mètres, elle ne devait pas être prise en considération. S'agissant de la vitesse de 135 km/h, le recourant constate qu'elle a été mesurée sur une distance de 549 mètres, mais conteste que la distance entre les deux véhicules ait été constante puisque le véhicule de police a précisément dû fortement accélérer pour pouvoir rattraper la voiture du recourant. De l'avis du recourant, il en résulte que c'est un tronçon minimal avec distance libre au sens de l'annexe 1 de l'OOCRR-OFROU qui s'applique en l'espèce: un tronçon de contrôle d'au moins 1'000 mètres n'ayant en l'occurrence pas été parcouru, une violation des règles de la circulation routière ne peut pas lui être reprochée. Le recourant indique encore que si et contre toute attente le Tribunal fédéral devait considérer que le tronçon de contrôle de 549 mètres était suffisant au sens de l'annexe 1 de l'OOCRR-OFROU, il faudrait alors, dans un second temps, ajuster la vitesse de 135 km/h, et non pas de 145 km/h, à la vitesse effective du véhicule de police. BGE 150 IV 242 S. 249

E. 1.4.1

La réalisation d'un contrôle de vitesse par véhicule-suiveur, avec détermination de la vitesse par la comparaison entre la vitesse des deux véhicules sur la base d'une lecture du compteur de vitesse du véhicule-suiveur est une mesure de vitesse qui relève de l'OCCCR-OFROU (v. arrêts 6B_894/2020 du 26 novembre 2020 consid. 2.2 et 6B_1177/2013 précité consid. 3.4, dans lesquels ce type de mesure est rattaché à l' art. 6 let . c ch. 2 OCCCR-OFROU). Tant la cour cantonale que le recourant discutent de la question de la relation entre l' art. 6 let . c et l' art. 7 al. 3 OCCCR-OFROU , retenant en définitive que ces dispositions se complètent et admettant, sur cette base, que l'exigence de disposer d'un tronçon d'une longueur suffisante, prévue au ch. 10 des Instructions qui renvoie à l'annexe 1 de l'OCCCR-OFROU, doit être remplie. En réalité, la question de la relation entre l' art. 6 let . c et l' art. 7 al. 3 OCCCR-OFROU n'a pas à être examinée dès lors qu'elle n'a pas de portée quant à l'applicabilité de l'annexe 1 de l'OCCCR-OFROU. L'exigence d'un tronçon de mesure d'une distance suffisante est formulée dans le contexte de la détermination de la marge de sécurité à déduire de la vitesse constatée (v. annexe 1 de l'OCCCR-OFROU). Aux termes de l' art. 8 al. 1 let . h OCCCR-OFROU, les marges de sécurité prévues à l'annexe 1 de l'OCCCR-OFROU s'appliquent en cas de contrôles par véhicule-suiveur autres que ceux définis à la let. g de l' art. 8 al. 1 OCCCR-OFROU , qui régit les contrôles par véhicule-suiveur avec un cinémomètre vidéo autorisé à cet effet et évaluation automatique de la mesure au moyen d'un logiciel approuvé. Il résulte de l'annexe 1 elle-même que les valeurs qui y sont indiquées s'appliquent aux méthodes de mesure consistant en un véhicule-suiveur équipé d'un tachygraphe avec calculatrice, avec ou sans vidéo. Dans l'arrêt 6B_1177/2023, le Tribunal fédéral a d'ailleurs considéré que l'annexe 1 de l'OCCCR-OFROU, à laquelle renvoie l' art. 8 al. 1 let . h OCCCR-OFROU, ne s'appliquait pas aux contrôles réalisés au moyen d'un véhicule-suiveur sans système calibré (arrêt 6B_1177/2013 précité consid. 3.4). Ce type de contrôles relève de l' art. 8 al. 1 let. i OCCCR-OFROU , qui prévoit la déduction d'une marge de sécurité de 15 % pour une valeur mesurée à partir de 101 km/h comme en l'espèce.

E. 1.4.2

Ni l' art. 8 al. 1 let. i OCCCR-OFROU ni le ch. 20 des Instructions ne font expressément mention d'une exigence selon laquelle le dépassement de vitesse doit être constaté sur un tronçon BGE 150 IV 242 S. 250 d'une certaine distance. Ces règles diffèrent des règles prévues au ch. 10 des Instructions, qui prévoient que, pour qu'un contrôle de vitesse réalisé au moyen d'un véhicule-suiveur ait force probante, il faut en principe, parmi d'autres conditions, disposer d'un tronçon suffisamment long. On comprend de la structure des Instructions que sont visés au ch. 10 les contrôles de vitesse réalisés par véhicule-suiveur équipé d'un système de mesure calibré, par opposition aux mesures réalisées au moyen d'un véhicule-suiveur sans système calibré, qui font pour leur part l'objet du ch. 20. Les règles du ch. 10 ne sont dès lors pas directement applicables aux mesures réalisées au moyen d'un véhicule-suiveur sans système calibré(contra: arrêt de la Verwaltungsrekurskommission saint-galloise IV-2011/8 du 31 mars 2011 consid. 3a/cc, dans lequel le ch. 10 des Instructions est directement appliqué pour déterminer les conditions qu'une mesure de contrôle de vitesse par véhicule-suiveur sans système de mesure calibré doit remplir pour avoir une force probante). Il en résulte que s'agissant, comme en l'espèce, d'une mesure de vitesse réalisée au moyen d'un véhicule-suiveur sans système calibré, il appartient à l'autorité d'apprécier, au regard des éléments de preuve au dossier et en faisant usage du pouvoir de libre appréciation des preuves qui lui revient (art. 10 al. 2 CPP), si la vitesse constatée et rapportée par les agents de police peut être retenue. C'est dans le cadre de

l'appréciation de la mesure de vitesse comme moyen de preuve que le critère de la distance sur laquelle la mesure de vitesse a été effectuée sera pris en considération.

E. 1.5

Le recourant se plaint d'une violation de l' art. 8 al. 1 let . h OOCRR-OFROU et de l'annexe 1 de l'OOCRR-OFROU à laquelle cette disposition renvoie (v. supra consid. 1.3). En revanche, il n'invoque pas que la cour cantonale aurait procédé à une appréciation arbitraire des faits (art. 9 Cst.) en retenant que la vitesse de 145 km/h avait été constatée sur une distance suffisante. Or pour être recevable, un tel grief de violation d'un droit fondamental doit être invoqué et motivé de manière précise (art. 106 al. 2 LTF ; ATF 147 IV 73 consid. 4.1.2; ATF 143 IV 500 consid. 1.1). On peut dès lors se limiter à relever ce qui suit.

E. 1.5.1

Il apparaît à la lecture du jugement attaqué que la cour cantonale a porté une attention particulière au critère de la longueur du tronçon sur lequel le dépassement de vitesse est constaté par le BGE 150 IV 242 S. 251 véhicule-suiveur dépourvu de système de mesure calibré, retenant en définitive que les distances sur lesquelles les mesures de vitesse ont été effectuées étaient en l'espèce suffisantes. Cette appréciation est fondée sur un examen soigné des potentielles sources d'erreur dans les mesures réalisées par ce type de contrôle. La cour cantonale tient en particulier compte du besoin que le dépassement de vitesse soit constaté sur une distance suffisante, relevant qu'il serait surprenant que les conditions soient plus rigoureuses pour un contrôle au moyen d'un véhicule-suiveur dont les données sont enregistrées sur un ruban papier que pour un véhicule-suiveur dont aucune donnée n'est enregistrée. Elle tient également compte du risque que la vitesse constatée sur le compteur de vitesse du véhicule-suiveur soit plus élevée du fait d'une accélération de celui-ci pour rattraper le véhicule suivi. Il en résulte que les critiques du recourant à ces deux égards tombent à faux, ces éléments ayant précisément été pris en considération dans l'appréciation de la cour cantonale, qui n'est pas insoutenable sur ces points. Pour le surplus, la cour cantonale indique avoir confirmé son appréciation en s'appuyant sur son analyse des moyens de preuve examinés, soit notamment sur l'examen des déclarations crédibles des agents de police ainsi que sur les expertises au dossier. De tels éléments peuvent être pris en considération, les Instructions ne restreignant d'ailleurs pas le pouvoir de libre appréciation des preuves du tribunal (v. supra consid. 1.1.4; v. également arrêts 6B_921/2014 du 21 janvier 2015 consid. 1.3.2; 6B_20/2014 du 14 novembre 2014 consid. 6.5). Ils sont en outre pertinents pour l'appréciation de la vitesse à retenir. Il en résulte que la cour cantonale pouvait, sans verser dans l'arbitraire, retenir qu'une vitesse de 145 km/h (avant correction à la vitesse effective et déduction de la marge de sécurité) pouvait être reprochée au prévenu. Dans ces circonstances, il n'est pas nécessaire d'examiner le moyen soulevé à titre subsidiaire que la vitesse à prendre en considération serait celle [constatée sur un tronçon plus long] de 135 km/h.

E. 1.5.2

S'agissant de l'argument du recourant qu'un tronçon d'une longueur plus grande devrait être exigé du fait que la distance à laquelle le véhicule de police a suivi celui du recourant n'a pas été constante, référence étant faite aux seuils de l'annexe 1 de l'OOCRR-OFROU en cas de distance libre par opposition à ceux applicables en cas de distance constante, on constatera que le recourant se prévaut BGE 150 IV 242 S. 252 d'un élément de fait, à savoir que la distance entre le véhicule de police banalisé et le véhicule du recourant n'aurait pas

été constante, qui ne ressort pas de l'état de fait retenu par la cour cantonale. Dès lors que le recourant n'invoque ni ne démontre l'arbitraire dans l'appréciation des faits opérée par la cour cantonale conformément aux exigences de motivation accrue (art. 106 al. 2 LTF), le grief est irrecevable sur ce point.

E. 2

Dans un second moyen, le recourant conteste que l'excès de vitesse constaté puisse être qualifié de massif au sens de l' art. 7 al. 3 OOCRR-OFROU .

E. 2.1

Après avoir retenu la vitesse reprochée au recourant de 145 km/h, la cour cantonale a procédé à l'ajustement de celle-ci à la vitesse effective du véhicule policier selon les valeurs du contrôle de compteur intervenu, puis a déduit la marge de sécurité légale de 15 % conformément à l' art. 8 al. 1 let. i OOCRR-OFROU , pour retenir en définitive une vitesse finale de 122 km/h (vitesse arrondie vers le bas). Ce calcul n'est pas contesté par le recourant. Comme l'a relevé la cour cantonale, c'est au regard de cette valeur qu'il s'agit de déterminer si le dépassement de vitesse reproché au recourant peut être qualifié de massif au sens de l' art. 7 al. 3 OOCRR-OFROU .

E. 2.2

La cour cantonale considère en substance que la notion de "dépassement massif" ne saurait reposer sur les normes Via sicura au sens de l' art. 90 al. 3 et 4 LCR , l'entrée en vigueur de ces normes étant postérieure à l'OOCRR-OFROU. Relevant que le but de l' art. 7 al. 3 OOCRR-OFROU est avant tout de limiter les mesures de contrôles par véhicule-suiveur sans système de mesure calibré aux dépassements de vitesse importants, elle retient que, du fait qu'une telle mesure est imprécise et nécessite la déduction d'une marge de sécurité conséquente, procéder à de telles mesures de contrôle sans un dépassement de vitesse important n'aurait aucun sens. Elle en conclut qu'il ne fait aucun doute qu'un dépassement de vitesse de 42 km/h sur un tronçon limité à 80 km/h, soit un excès de plus de 50 % par rapport à la vitesse autorisée, doit être qualifié de massif.

E. 2.3

Se référant à la définition du dictionnaire Larousse du terme, le recourant considère qu'il est évident que "massif" ne saurait correspondre uniquement à "important", mais au contraire que cela veut, à tout le moins, dire "très important". Le recourant rappelle dans ce contexte qu'un contrôle de vitesse au moyen d'un véhicule-suiveur BGE 150 IV 242 S. 253 sans système calibré doit rester exceptionnel précisément au vu du manque de précision d'un tel contrôle. Il retient ensuite que les normes Via sicura ont clarifié la notion de dépassement de vitesse très important puisque la LCR a été modifiée avec l'introduction des art. 90 al. 3 et 4 LCR . De l'avis du recourant, les notions d'excès de vitesse "particulièrement important" au sens de l' art. 90 al. 3 LCR et de dépassement de vitesse "massif" selon l' art. 7 al. 3 OOCRR-OFROU seraient identiques. Il indique que "massif" devrait même être considéré comme encore plus grave que "particulièrement important". Or un excès de 35 km/h [selon l'hypothèse d'une vitesse au compteur de 135 km/h retenue à titre subsidiaire dans le recours], respectivement de 42 km/h comme retenu par la cour cantonale, sur un tronçon de route limité à 80 km/h, ne serait clairement pas un excès massif, la limite étant de 60 km/h pour qualifier un délit de chauffard selon l' art. 90 al. 4 let. c LCR. Le recourant en conclut que faute de dépassement massif, la mesure n'est tout simplement pas exploitable d'un point de vue légal, de sorte qu'il doit être libéré de la prévention d'infraction grave à la

LCR.

E. 2.4

L'argumentaire du recourant reviendrait en définitive à limiter les contrôles de vitesse réalisés par un véhicule-suiveur sans système de mesure calibré aux cas dans lesquels les seuils des normes Via sicura sont atteints, voire même à des cas d'excès de vitesse encore plus considérables que ceux déjà couverts par lesdites normes, si l'on prend en considération l'argument du recourant selon lequel le terme "massif" devrait même être considéré comme encore plus grave que "particulièrement important". Une telle interprétation apparaît d'emblée contraire au but poursuivi par l'art. 7 al. 3 OOCRR-OFROU, qui est, comme le relève la cour cantonale, de limiter les mesures de contrôle par véhicule-suiveur sans système calibré aux dépassements de vitesse importants. Seuls ces cas peuvent, après déduction de la marge de sécurité conséquente prévue à l'art. 8 al. 1 let. i OOCRR-OFROU justifiée par le caractère imprécis du type de mesure, mener au constat d'un excès de vitesse significatif. L'interprétation historique et systématique de l'art. 7 al. 3 OOCRR-OFROU ne vient aucunement appuyer la position soutenue par le recourant. On ne saurait inférer des normes Via sicura une définition d'une notion de "dépassement de vitesse très important" à laquelle recourir pour l'interprétation BGE 150 IV 242 S. 254 de l'art. 7 al. 3 OOCRR-OFROU, d'autant plus que cette disposition est antérieure à l'adoption et l'entrée en vigueur des normes Via sicura. Au surplus, l'art. 90 al. 3 et 4 LCR appartient aux dispositions de la LCR visant à fonder une infraction pénale, alors que l'art. 7 al. 3 OOCRR-OFROU appartient aux dispositions d'exécution de l'OCCR (art. 1 OOCRR-OFROU), ordonnance qui règle les contrôles de la circulation ainsi que les mesures, les communications et les relevés statistiques qu'ils impliquent (art. 1 OCCR). L'art. 7 al. 3 OOCRR-OFROU, qui régit les cas dans lesquels les mesures de vitesse effectuées au moyen d'un véhicule-suiveur sans système de mesure calibré peuvent être effectuées, s'inscrit ainsi dans un contexte différent, de sorte qu'une assimilation des notions de dépassement de vitesse visées ne se justifie pas. En l'occurrence, comme le relève la cour cantonale, l'excès de vitesse commis par le recourant est de plus de 50 % par rapport à la vitesse autorisée (dépassement de vitesse de 42 km/h de la vitesse autorisée de 80 km/h); on ne saurait nier un caractère "massif" au dépassement de vitesse réalisé. Pour le surplus, on relèvera que l'excès de vitesse reproché au recourant atteint les seuils fixés par la jurisprudence à partir desquels les éléments objectifs - et en principe subjectifs - du cas grave au sens de l'art. 90 al. 2 LCR sont réalisés sans égard aux circonstances concrètes (v. supra consid. 1.1.1). La cour cantonale n'a dès lors pas violé le droit fédéral en retenant que le dépassement de vitesse reproché au recourant devait être qualifié de massif et en reconnaissant une force probante à la mesure de vitesse réalisée.

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