

BGer 6A.79/2006 vom 8. Februar 2007

Bundesgericht, 2007-02-08, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6A.79_2006

FR: TF 6A.79/2006 du 8 février 2007

IT: TF 6A.79/2006 del 8 febbraio 2007

Erwägungen

E. 1

L'arrêt attaqué a été rendu avant l'entrée en vigueur, le 1er janvier 2007, de la loi fédérale du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral (LTF; RS 173.110). Or, conformément à l' art. 132 al. 1 LTF , cette loi ne s'applique aux procédures de recours que si l'acte attaqué a été rendu après son entrée en vigueur. C'est donc sur la base de l'ancien droit de procédure, en l'espèce les art. 97 ss OJ relatifs au recours de droit administratif que doit être tranchée la présente cause.

E. 2

Les décisions de dernière instance cantonale en matière de retrait de permis de conduire sont susceptibles de recours de droit administratif au Tribunal fédéral (art. 24 al. 2 LCR dans sa teneur en vigueur jusqu'au 31 décembre 2006; RO 2006 p. 2265). Le recours peut être formé pour violation du droit fédéral, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation. La notion de droit fédéral inclut les droits constitutionnels des citoyens, de sorte que le recourant peut également faire valoir la violation de droits de rang constitutionnel, le recours de droit administratif tenant alors lieu de recours de droit public (art. 104 OJ ; ATF 130 I 312 consid. 1.2 p. 318). Le Tribunal fédéral ne peut aller au-delà des conclusions des parties; il n'est en revanche pas lié par les motifs que les parties invoquent (art. 114 al. 1 OJ).

Lorsque le recours est dirigé contre la décision d'une autorité judiciaire, le Tribunal fédéral est lié par les faits constatés dans l'arrêt attaqué sauf s'ils sont manifestement inexacts ou incomplets ou s'ils ont été établis au mépris de règles essentielles de la procédure (art. 105 al. 2 OJ).

E. 3

Les dispositions régissant le retrait d'admonestation du permis de conduire ont été révisées par la loi fédérale du 14 décembre 2001, entrée en vigueur le 1er janvier 2005 (RO 2002 2726; RO 2004 2849). Les règles nouvelles s'appliquent aux personnes qui ont commis une infraction légère, moyenne ou grave depuis cette date (al. 1 des dispositions transitoires de la modification du 14 décembre 2001; RO 2002 2781). Partant, elles sont applicables en l'espèce.

E. 4

L' art. 35 al. 1 LCR consacre l'interdiction du dépassement par la droite. Il y a, selon la jurisprudence, dépassement lorsqu'un véhicule plus rapide rattrape un véhicule circulant plus lentement dans la même direction, le devance et poursuit sa route devant lui. Dans la règle, le fait de déboîter et de se rabattre n'est pas indispensable pour qualifier la manoeuvre de dépassement (ATF 126 IV 192 consid. 2a p. 194; 115 IV 244 consid. 2; 114 IV 55

consid. 1). Il n'en va différemment que lorsqu'il s'agit, sur route (art. 8 al. 3 de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière, du 13 novembre 1962 [OCR; RS 741.11]) ou sur autoroute (art. 36 al. 5 let. a OCR), de distinguer la situation dans laquelle un usager en dépasse d'autres par la droite, de celle dans laquelle il se borne à devancer un ou plusieurs autres usagers circulant en files parallèlement à sa propre voie de circulation (surpassement). Dans la circulation en files parallèles, le fait de déboîter est en lui-même autorisé, comme le fait de se rabattre (art. 44 al. 1 LCR). Le fait de déboîter, devancer un ou plusieurs véhicules par la droite et se rabattre dans un même élan, en utilisant habilement les espaces demeurant libres dans la file parallèle dans le seul but de gagner du terrain tombe cependant à nouveau sous le coup de l'interdiction de dépasser à droite (ATF 126 IV 192 consid. 2a p. 194 s.; 115 IV 244 consid. 2 et 3). Il n'y a toutefois lieu de distinguer de la sorte qu'en présence de voies de circulation distinctes permettant la circulation en files parallèles. Cette distinction ne trouve pas application lorsque, comme en l'espèce, la voie empruntée pour devancer d'autres véhicules est la bande d'arrêt d'urgence, qui ne constitue pas une voie de circulation, mais uniquement une partie de la voie de circulation qui ne peut être utilisée que dans les conditions prévues par l' art. 36 al. 3 OCR (ATF 114 IV 55 consid. 2c p. 57).

En l'espèce et au regard de ces principes, dont il n'y a pas lieu de s'écarter, la manoeuvre opérée par l'intimé ne peut être qualifiée que comme un dépassement par la droite (ATF 114 IV 55 , précité). L'intimé ne conteste pas ce point, précisant qu'il entendait uniquement dépasser un camion dans la file, devant lequel il avait l'intention de se rabattre. Il s'agit dès lors uniquement d'examiner si, sur le plan administratif, l'infraction commise constitue un cas de peu de gravité susceptible d'un simple avertissement, comme l'a retenu la cour cantonale, ou si elle doit être sanctionnée d'un retrait de permis, comme le soutient l'office recourant.

E. 5.1

Conformément à l' art. 16a al. 1 let. a LCR , commet une infraction légère la personne qui, en violant les règles de la circulation, met légèrement en danger la sécurité d'autrui et à laquelle seule une faute bénigne peut être imputée. Après une infraction légère, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré pour un mois au moins au conducteur qui a fait l'objet d'un retrait de permis ou d'une autre mesure administrative au cours des deux années précédentes (al. 2). L'auteur d'une infraction légère fait l'objet d'un avertissement si, au cours des deux années précédentes, le permis de conduire ne lui a pas été retiré et qu'aucune autre mesure administrative n'a été prononcée (al. 3). En cas d'infraction particulièrement légère, il est renoncé à toute mesure administrative (al. 4).

Commet, en revanche, une infraction moyennement grave la personne qui, en violant les règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque (art. 16b al. 1 let. a). Après une infraction moyennement grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré pour un mois au minimum (al. 2 let. a).

E. 5.2

Dans un arrêt récent, la cour de céans a jugé que la faute commise par un usager qui a emprunté dans les mêmes circonstances que l'intimé la bande d'arrêt d'urgence sur quelques centaines de mètres, pour remonter par la droite jusqu'à la prochaine sortie de l'autoroute la colonne des autres usagers très ralentie en raison de travaux effectués dans le tunnel de Glion, ne pouvait plus, ni subjectivement ni objectivement, être qualifiée de légère, même

s'il ne roulait qu'à très faible vitesse. La cour a, en particulier, relevé que, sous réserve des exceptions déjà mentionnées, l'interdiction de dépasser par la droite constituait une règle élémentaire de la circulation qui, parce qu'elle vise la sécurité de la circulation et son bon déroulement, doit être impérativement respectée. Elle a également rappelé le caractère réel du risque créé pour les autres usagers de la route. La majorité d'entre eux ne s'attendent en effet pas à être dépassés par la droite sur la bande d'arrêt d'urgence, ce qui peut, notamment, provoquer des réactions inappropriées de leur part. On ne peut, en outre, exclure qu'un véhicule en détresse se rabatte sur la bande d'arrêt d'urgence ou que les automobilistes roulant normalement soient contraints de le faire en raison de l'intervention de la police ou des services sanitaires (arrêt du 11 janvier 2007, 6A.53/2006, destiné à la publication au Recueil officiel).

E. 5.3

Il n'y a en l'espèce, contrairement à l'opinion de la cour cantonale, aucune raison de qualifier différemment la faute de l'intimé, qui n'apparaît donc pas bénigne. La cour cantonale relève certes, dans son arrêt, que lors des travaux dans le tunnel de Glion la police, dont le véhicule était stationné sur la bande d'arrêt d'urgence, a pu interrompre la circulation pour permettre aux automobilistes interpellés de reprendre place dans la file et aurait autorisé des véhicules de dépannage à utiliser la bande d'arrêt d'urgence. De telles instructions sont toutefois de la compétence des forces de l'ordre (art. 67 de l'Ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 [OSR; RS 741.21]) à qui il incombe précisément de les donner de manière suffisamment claire pour minimiser le risque ainsi créé.

L'intimé relève, quant à lui, que n'ayant voulu dépasser qu'un camion dans la file, il n'a parcouru la bande d'arrêt d'urgence que sur quelques mètres, voire quelques dizaines de mètres, et non 250 mètres comme l'indique le rapport de police. Ce seul élément ne fait toutefois pas apparaître moins immédiat le risque créé, qui peut se réaliser à tout instant. Au demeurant, il est très improbable que l'intimé, derrière un poids lourd et dans un ralentissement, ait disposé d'une visibilité suffisante pour entreprendre sa manœuvre en toute sécurité. Il est de même très improbable qu'après avoir déboîté et devancé le poids lourd, il aurait réellement eu la possibilité de se rabattre dans la colonne ralentie devant le poids lourd, tout au moins sans forcer le passage ou entraver la circulation (art. 35 al. 2 LCR), dès lors que comme le relève la cour cantonale la police devait intervenir pour permettre aux contrevenants interpellés de reprendre place dans la file. Dans la mesure, enfin, où il explique avoir voulu, ensuite, remonter la file dans laquelle se trouvait le camion par la gauche, soit entre les deux files parallèles, il envisageait un faufilement entre les véhicules, qui est prohibé pour les deux-roues (art. 42 al. 3 OCR), cette manœuvre n'étant pas sans danger. Telle qu'elle a été réalisée et telle qu'elle était envisagée, sa manœuvre, qui viole en outre l'interdiction d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence (art. 36 al. 3 OCR), n'en apparaît ainsi pas moins risquée ni sa faute moins grave, nonobstant la distance réellement parcourue, si bien qu'il n'est pas nécessaire de renvoyer la cause à la cour cantonale afin qu'elle complète l'instruction sur ce point de fait laissé indéci dans son arrêt.

E. 5.4

Comme la cour de céans l'a rappelé dans l'arrêt précité, on ne peut, par ailleurs, méconnaître que la généralisation du comportement consistant à utiliser la bande d'arrêt d'urgence, notamment aux abords des sorties d'autoroutes, dans les nombreux ralentissements que l'on rencontre sur les autoroutes aussi bien lors de travaux dans des tunnels qu'en cas de travaux

de rénovation des revêtements et des ouvrages d'art, n'a pas pour seule conséquence que certains automobilistes roulant normalement dans la file ralentie peuvent être surpris par un automobiliste les dépassant par la droite, mais provoque, ce qui n'est pas rare, un engorgement de la bande d'arrêt d'urgence elle-même. Cette situation rend ainsi impossible, notamment, le dégagement des voies de circulation au bénéfice des véhicules prioritaires des services de police, de santé et du feu (art. 27 al. 2 LCR). A cela s'ajoute que ce comportement - qui dénote en outre un singulier manque d'égard et de courtoisie envers les usagers de la route qui respectent la réglementation et s'en trouvent en définitive pénalisés par une attente prolongée - crée un risque supplémentaire d'accrochages à la jonction de la bande d'arrêt d'urgence et de la voie de sortie d'autoroute, en raison de la confusion induite dans le règlement des priorités lorsque convergent à la sortie de l'autoroute les automobilistes quittant normalement cette dernière et ceux, arrivant sur leur droite, qui empruntent de manière illicite la bande d'arrêt d'urgence.

E. 5.5

Il résulte de ce qui précède que la faute commise par l'intimé ne peut être qualifiée de bénigne au sens de l' art. 16a al. 1 let. a LCR , si bien que l'infraction est moyennement grave au sens de l' art. 16b al. 1 let. a LCR), le risque créé pour la circulation n'apparaissant, par ailleurs, pas non plus particulièrement léger. L'arrêt cantonal, qui libère l'intimé de toute sanction administrative, viole le droit fédéral.

E. 6

Lorsque le Tribunal fédéral annule la décision attaquée, il peut soit statuer lui-même sur le fond soit renvoyer l'affaire pour nouvelle décision à l'autorité intimée, voire à l'autorité qui a statué en première instance (cf. art. 114 al. 2 OJ). En l'espèce, il convient de prononcer un retrait d'admonestation du permis de conduire de l'intimé pour toutes les catégories et sous-catégories, à l'exception des catégories spéciales F, G et M.

En ce qui concerne la durée de ce retrait, elle peut être fixée au minimum légal d'un mois (art. 16b al. 2 let. a LCR). L'intimé souligne encore, dans ses observations, les conséquences négatives d'un retrait de son permis sur l'exercice de sa profession de représentant de machines de chantier et pour l'entreprise qui l'emploie. De telles circonstances ne permettent cependant pas de déroger à la règle de l' art. 16 al. 3 LCR , qui confère aux durées de retrait minimales prévues par la loi un caractère incompressible (ATF 132 II 234 consid. 2.3 p. 236).

Il incombera au SAN de fixer à nouveau la date à laquelle prend effet ce retrait. Au surplus, la cause est renvoyée à l'autorité cantonale pour la répartition et le règlement des frais et dépens de la procédure cantonale (cf. art. 157 et 159 al. 6 OJ).

E. 7

L'intimé, qui succombe, supporte les frais de la procédure (art. 156 al. 1 OJ). Il n'y a pas lieu d'allouer des dépens aux autorités recourantes (art. 159 al. 2 OJ).

La requête d'effet suspensif, dont on ne perçoit pas concrètement la portée, est sans objet.