

## NE\_GERICHTE CPEN.2016.63 vom 16. November 2016

NE Tribunal cantonal, 2016-11-16, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne\\_gerichte\\_CPEN.2016.63](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_gerichte_CPEN.2016.63)

FR: NE\_GERICHTE CPEN.2016.63 du 16 novembre 2016

IT: NE\_GERICHTE CPEN.2016.63 del 16 novembre 2016

### Volltext

A.a) Un contrôle de vitesse a été effectué par la police dans l'après-midi du 14 mai 2015, à La Chaux-de-Fonds, RC 1320, Boulevard des Eplatures, en direction du Locle, à un endroit où la vitesse était limitée à 60 km/h. Trois véhicules qui circulaient en direction du Locle ont été contrôlés à respectivement 108 km/h, à 15h27mn10s (Opel Astra, NE [1111], conducteur A.), 130 km/h, à 15h27mn11s (Mazda 6, NE [2222], conducteur X.) et 130 km/h, à 15h27mn12s (Audi TT, NE [3333], conducteur B.).

b) Il ressort du dossier photographique qu'au moment où les véhicules ont été photographiés par l'appareil radar, le véhicule de A. (NE [1111]) circulait sur la piste de droite, son côté gauche se trouvant à quelques dizaines de centimètres de la ligne blanche. Celui de X. (NE [2222]) suivait de près et était entièrement sur la piste de droite quand la voiture de A. a été photographiée (idem), puis environ une seconde plus tard, soit au moment où le radar constatait son infraction empiétait de quelques dizaines de centimètres sur la piste de gauche. Une seconde plus tard encore, le véhicule de B. (NE [3333]) était sur la piste de droite, mais très près de la ligne blanche.

c) Les agents en charge du contrôle ont demandé à la centrale d'engagement de faire intercepter les véhicules par des patrouilles. Vers 16h00, A. est revenu sur les lieux pour s'enquérir de la vitesse à laquelle il avait été contrôlé. Les deux autres conducteurs ont été contactés par téléphone et se sont présentés au poste de police en fin d'après-midi.

B. Entendu par la police le 14 mai 2015, B. a admis être l'auteur de l'infraction constatée à son sujet. Il a indiqué qu'il n'avait pas de raison particulière de rouler aussi vite et que c'était la première fois qu'il le faisait. Selon lui, il roulait d'abord à environ 60 km/h, derrière l'Opel Astra (NB : A.). Une voiture noire l'a dépassé et s'est intercalée entre eux (NB : la voiture noire était celle conduite par X.). Ensuite, il a accéléré un peu, la voiture « est vite montée à cette vitesse-là » et il a vu le flash. Il a contesté avoir fait la course avec les deux autres voitures impliquées. Également entendu par la police le 14 mai 2015, X. a indiqué qu'il n'arrivait pas à comprendre les 130 km/h, qui lui paraissaient exagérés, et qu'il n'avait pas regardé son compteur de vitesse, mais qu'il lui semblait rouler aux environs de 100 km/h. Il disait qu'il roulait derrière A. et qu'ils allaient jouer au football au Crêt-du-Loclc. Ils ne faisaient pas la course. Il avait un permis de conduire à l'essai jusqu'au 18 juin 2015 et n'avait encore jamais circulé à pareille vitesse. Il a précisé : « J'étais dans le mouvement et j'ai juste suivi l'autre voiture. C'est un moment d'égarement ». Il n'avait pas l'impression d'aller plus vite que A.

C. Le 22 mai 2015, le mandataire de X. a écrit au ministère public que son client ne contestait pas un excès de vitesse, mais qu'il y avait sans doute eu un problème au sujet de la vitesse réelle à laquelle il circulait. Le jour des faits, il suivait le véhicule de A., lequel avait été contrôlé sur le même tronçon, mais à 102 km/h. Il était dès lors surprenant que

deux véhicules se suivant soient mesurés à des vitesses différentes. Le 27 du même mois, le même mandataire a demandé au ministère public d'ordonner des moyens de preuve pour déterminer la vitesse exacte à laquelle pouvait rouler son client.

D. La police a établi un procès-verbal des mesures de vitesse, qui mentionne notamment que le contrôle a été effectué le 14 mai 2015, entre 15h05 et 16h05, au moyen du Robot MultaRadar C, METAS no 20218, étalonné le 8 mai 2014, et que 68 véhicules ont été contrôlés, dont trois ont fait l'objet de procès-verbaux et un d'une amende d'ordre. Un certificat de vérification no 258-20477, établi par l'Office fédéral de métrologie METAS au sujet du radar METAS 20218-0, était joint au rapport ; il mentionnait une date de vérification de l'appareil, soit le 8 mai 2014, et précisait ceci : « L'instrument de mesure a été contrôlé selon les prescriptions de vérification de METAS, fixées lors de l'examen de modèle L. L'instrument de mesure répond aux exigences légales. Il peut être utilisé pour des mesures officielles, conformément à l'Ordonnance de l'OFROU du 22 mai 2008 concernant l'ordonnance du contrôle de la circulation routière. La vérification est valable jusqu'au 31 mai 2015 pour autant que l'instrument de mesure réponde aux prescriptions légales, que les dispositifs de scellage ne soient pas endommagés et qu'aucune partie d'importance pour la mesure n'ait été réparée ». Un certificat de vérification no 258-22803 établit que le même appareil a à nouveau été vérifié le 29 mai 2015, qu'il répondait alors aux exigences légales et qu'il pouvait être utilisé pour des mesures officielles, la vérification étant valable jusqu'au 31 mai 2016. Le chef de la police de circulation a en outre expliqué que METAS ne procédait à aucune modification sur les appareils transmis pour contrôle et se bornait à effectuer ce contrôle. S'il y avait un problème, l'appareil était renvoyé à la police pour qu'elle fasse le nécessaire. L'appareil ayant été utilisé pour le contrôle de vitesse du 14 mai 2015 avait passé l'homologation du 29 mai 2015 sans que la police ait dû faire une quelconque intervention. Enfin, la police attestait que l'agent C., chargé du contrôle, avait suivi le cours de formation théorique et pratique sur l'appareil de mesure de vitesse Robot Multa Radar C.

E. Par ordonnance pénale du 12 juin 2015, le ministère public a condamné A. à 120 jours-amende, avec sursis pendant 2 ans, à une amende de 1'200 francs comme peine additionnelle et aux frais de la cause, retenant un excès de vitesse à 102 km/h pour une vitesse maximale autorisée de 60 km/h. Il n'y a pas eu d'opposition.

F. Le 16 février 2016, le ministère public a rejeté une requête de la défense de X., tendant à l'audition de A., de passagers des véhicules X. et B. et d'un sergent de la police neuchâteloise. Le même jour, il a rendu des actes d'accusation renvoyant X. et B. devant le Tribunal de police des Montagnes et du Val-de-Ruz. Il requérait contre chacun d'eux une peine privative de liberté de 12 mois, avec sursis pendant 2 ans, et une amende de 1'000 francs comme peine additionnelle. Il reprochait aux deux prévenus d'avoir circulé à une vitesse estimée à 130 km/h (124 km/h après déduction), alors que la vitesse maximale autorisée était de 60 km/h, infraction réprimée par les articles 27 al. 1 et 90 al. 3 et 4 LCR.

G. Le 13 avril 2016, le tribunal de police a rejeté une requête de X. tendant à l'administration de preuves, soit les mêmes auditions que celles demandées au cours de l'instruction. Le 11 mai 2016, il a prononcé la jonction des causes de X. et B. Il a ensuite accepté d'entendre A., ainsi qu'un sergent de police, mais refusé d'entendre les passagers des véhicules en cause, pour le motif qu'à sa « connaissance, l'avis des passagers, éminemment subjectif et partisan, n'est jamais retenu pour déterminer la vitesse d'une voiture ». Il est ensuite apparu que le sergent de police dont l'audition était prévue

n■avait pas de lien avec l■affaire et la défense a renoncé à son témoignage, demandant par contre celui de l■agent chargé du contrôle du 14 mai 2015. Cette requête a été admise.

H.a) A l■audience du 24 juin 2016, le tribunal de police a entendu, sur les faits de la cause, l■assistant de sécurité publique C., qui était chargé du contrôle de vitesse sur place, le 14 mai 2015, ainsi que A. et les prévenus.

b) C. a déclaré, en substance, qu■il se souvenait du contrôle en question. Il a expliqué la manière dont le dispositif de contrôle devait être et avait été mis en place. Il n■a pas remarqué que le radar aurait été endommagé. Il a vu passer les trois véhicules en cause, les trois à la suite, sans pouvoir dire quelle distance les séparait, sinon qu■ils étaient assez proches. Si un dispositif de contrôle est mal mis en place, on le remarque tout de suite, car les photographies sont mal cadrées. Ce n■était pas le cas en l■occurrence. Une barrière métallique située à proximité du radar n■a pas pu influencer les résultats, car les ondes n■étaient pas dirigées contre elle.

c) A. a expliqué qu■il n■avait pas le sentiment de rouler aussi vite. Le jour des faits, ils allaient jouer au football et étaient partis en colonne, avec lui devant, B. ensuite et X. en dernier. X. a ensuite dépassé B., vers l'entreprise D. Il n■a pas été autrement surpris de ce dépassement, car B. avait laissé un peu d■espace entre eux. Ensuite, il n■y a pas eu de dépassement. Ils étaient un peu toujours à la même distance les uns des autres, soit à peu près celle qu■on voit sur la photographie. Ils ne faisaient pas la course. Il s■est finalement soumis à l■ordonnance pénale décernée contre lui.

d) X. a admis une vitesse passablement excessive, mais pas dans la mesure contrôlée. S■il avait dépassé B., c■était parce qu■ils faisaient un convoi bien serré et que« B. n■avait pas tout à fait respecté la consigne ». Ils n■étaient pas en train de faire la course. Interrogé sur le fait qu■au moment du contrôle, sa voiture était assez décalée par rapport au centre de la route alors qu■elle ne l■était pas une ou deux secondes auparavant et questionné sur un éventuel dépassement, il a répondu :« J■aurais pu le dépasser bien avant si j■avais voulu car la puissance de ma voiture peut le permettre ».

e) B. a aussi admis une vitesse passablement excessive, mais ■ comme X. ■ pas dans la mesure contrôlée. Il pensait rouler aux environs de 100 km/h. Ils n■étaient pas en train de faire la course.

I. Dans son jugement du 1er juillet 2016, le tribunal de police a retenu que les prévenus circulaient effectivement à la vitesse mesurée par le radar. Rien ne permettait de mettre en doute la fiabilité de celui-ci, qu■il s■agisse du bon fonctionnement général du radar (l■opérateur n■avait rien constaté de spécial), du fait que l■appareil de mesure n■avait pas été vérifié moins de 365 jours avant les faits (la certification était valable jusqu■au 31 mai 2015) ou de la proximité d■une barrière métallique (l■agent C. avait expliqué pourquoi elle ne pouvait pas influencer le contrôle). Le tribunal de police a admis qu■il pouvait a priori être curieux qu■en présence de trois voitures qui se suivaient, ce soit la première qui aille le moins vite, qui plus est assez nettement. Cependant, on ne pouvait pas retenir la thèse du« radar-fou », notamment parce qu■on ne se trouvait pas au début du contrôle, que le convoi circulait tout de même assez vite, qu■il y avait déjà eu un dépassement dans le convoi peu avant le contrôle, pour un motif futile, et que l■on pouvait constater que la Mazda de X. déboîtait sur la gauche à l■endroit du contrôle, ce qui ne pouvait être compris que comme l■expression d■une nouvelle man■uvre de dépassement, impliquant une vitesse supérieure. Le tribunal de police en a conclu que les deux prévenus

avaient accéléré de façon importante peu avant le radar, pour dépasser le véhicule conduit par A., ce qui était confirmé par la vitesse identique des voitures B. et X. Il a en outre retenu que la limitation de vitesse avait été largement dépassée sur un tronçon où la signalisation et la configuration des lieux (avec présence d'un passage pour piétons) étaient très claires quant au fait que la vitesse était limitée à 60 km/h, que les prévenus étaient d'humeur intrépide, se livrant à des manœuvres de dépassement futiles suggérant le jeu d'une course-poursuite et qu'il n'y avait donc pas de circonstance particulière permettant de retenir l'absence d'intention. S'agissant de la peine, le tribunal de police a prononcé contre les deux prévenus la sanction minimale prévue par la loi, soit 12 mois de peine privative de liberté. Il a implicitement renoncé à infliger une amende comme peine additionnelle.

J. Le 15 juillet 2016, X. appelle de ce jugement. Il fait valoir que la loi n'a pas été appliquée, pour des motifs à exposer à l'audience de jugement. Selon lui, il y a eu violation des droits de la défense, dans la mesure où des témoins invoqués n'ont jamais été entendus, ainsi qu'une violation de la présomption d'innocence. Le radar utilisé n'était pas conforme, puisqu'il n'avait pas été révisé dans les délais prescrits. Il demande l'audition des témoins E. (passager du véhicule X.) et F. (passager du véhicule B.).

K. Le 8 août 2016, le ministère public a indiqué qu'il ne souhaitait pas être amené à comparaître à des débats. Il a conclu au rejet de l'appel, frais à la charge de l'appelant.

L. La direction de la procédure a admis l'audition des témoins E. et F., qui ont été cités à comparaître à l'audience du 16 novembre 2016.

M.a) A l'audience du 16 novembre 2016, le témoin E., qui était passager du véhicule de l'appelant au moment des faits, déclare, en résumé, qu'il est un ami des conducteurs B. et X. et le frère du conducteur A., conducteurs avec qui il lui est déjà arrivé d'aller en voiture et qui roulent prudemment. Le jour des faits, un groupe de six personnes voulait aller jouer au football aux Monts, au-dessus du Locle. Ils n'étaient pas pressés et c'était un jour de congé. Il ne sait pas pourquoi les conducteurs ont roulé vite. C'était dans le feu de l'action. Les véhicules se suivaient, mais il ne se souvient pas qu'il aurait été question de former un convoi bien serré. Il n'a pas spécialement remarqué que ça allait vite. Il n'y a eu qu'un seul dépassement, encore en ville de La Chaux-de-Fonds, quand X. a dépassé B. Un tel dépassement n'était pas nécessaire, puisque les trois voitures allaient au même endroit. Le témoin ne sait pas pourquoi X. a dépassé. Au moment du contrôle de vitesse, la voiture dans laquelle le témoin se trouvait était à peine décalée par rapport à la voiture de devant, mais pas hors de la piste de droite. C'est juste un souvenir qu'il a comme ça. Il ne sait pas comment expliquer que, sur une photo, on voie la voiture X. empiéter sur la piste de gauche. X. a tout de suite freiné quand il y a eu le flash et la vitesse de la voiture est alors descendue à moins de 50 km/h. La distance entre les véhicules est restée la même tout au long du trajet et il n'y a pas eu de risque de collision.

b) Entendu à la même audience, le témoin F., passager du véhicule conduit par B., fait des déclarations semblables à celles du témoin précédent. Il ne sait pas pourquoi les conducteurs ont roulé vite. Il se souvient vaguement d'un dépassement, encore en ville de La Chaux-de-Fonds, sans s'en rappeler les détails. Il n'y a pas eu d'autres dépassements ou tentatives de dépassements et les voitures roulaient toujours bien à droite. L'image montrant la voiture de X. empiétant sur la voie de gauche n'évoque rien pour lui. B. n'a pas vraiment freiné quand il y a eu le flash. Il n'a jamais eu peur pendant le trajet. Le jour

des faits, un policier lui a posé des questions au poste de police, mais il ne croit pas qu'il a dû signer quelque chose.

c) Dans sa plaidoirie, le mandataire de l'appelant expose, en substance, que son client ne conteste pas un excès de vitesse, mais bien la vitesse mesurée. Dans son rapport, la police suggérait une expertise au sujet de l'appareil de mesure, mais elle n'a pas été faite. Le dossier s'est ensuite enlisé. L'audition des passagers a été refusée par le ministère public et en première instance ; une audition rapide aurait permis d'apporter des éléments probants. Le contrôle radar a été effectué plus d'un an, jour pour jour, après que l'appareil de mesure avait été vérifié pour la dernière fois, ce qui est contraire aux directives. A l'endroit du contrôle, la chaussée est incurvée, ce qui peut avoir influencé la mesure. Les ondes du radar n'allaient certes pas en direction de la clôture située à proximité, mais bien en direction d'une voie de chemin de fer, ce qui entraînait un risque de perturbation de la mesure. Les conducteurs et les témoins ont déclaré que les voitures se suivaient à vitesse et à distance constantes, ce qui rend invraisemblable une différence de vitesses importante entre le premier véhicule et les deux suivants. Une vitesse de 124 km/h correspond à 34 m/s, alors qu'une vitesse de 102 km/h correspond à 28 m/s. Avec une telle différence de vitesses, il y aurait eu une collision ou au moins un risque de collision. En fonction de tous ces éléments, il existe au moins un doute sur la vitesse réelle du véhicule de l'appelant au moment du contrôle. X. a déjà beaucoup perdu ; il a notamment manqué la possibilité d'un emploi dans le domaine des transports publics, à cause du retrait de son permis de conduire.

d) L'appelant a fait usage de son droit de prendre la parole en dernier.

## CONSIDERANT

1. Interjeté dans les formes et délai légaux, l'appel est recevable.

2. Aux termes de l'article 398 CPP, la juridiction d'appel jouit d'un plein pouvoir d'examen sur les points attaqués du jugement (al. 2). L'appel peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation, le déni de justice et le retard injustifié, pour constatation incomplète ou erronée des faits et pour inopportunité (al. 3). La Cour pénale limite son examen aux violations décrites dans l'acte d'appel (art. 404 al. 1 CPP), sauf en cas de décisions illégales ou inéquitables (art. 404 al. 2 CPP). Sur les points attaqués du jugement, elle revoit la cause librement, en fait et en droit (Kistler-Vianin, in : CR-CPP, n. 11 ad art. 398 CPP).

3. Le droit d'être entendu de l'appelant a été respecté (art. 107 CPP). Les preuves qu'il a invoquées en procédure d'appel ont été administrées. Le pouvoir de cognition de la Cour pénale n'est pas limité. La procédure d'appel «guérit» dès lors les éventuels vices de la procédure de première instance, étant précisé que le refus par le tribunal de police d'entendre les passagers des véhicules B. et X. n'était pas dénué de tout fondement, même si la Cour pénale a ensuite admis ces auditions.

4.a) L'appelant conteste la vitesse retenue par le tribunal de police, soit 124 km/h (marge de sécurité déduite). Il invoque la présomption d'innocence, en ce sens que, selon lui, cette vitesse aurait été déterminée sur la base de preuves insuffisantes.

b) Selon l'article 10 CPP, toute personne est présumée innocente tant qu'elle n'est pas condamnée par un jugement entré en force (al. 1). Le tribunal apprécie librement les preuves recueillies, selon l'intime conviction qu'il retire de l'ensemble de la procédure (al. 2). Lorsque subsistent des doutes insurmontables quant aux éléments factuels justifiant une

condamnation, le tribunal se fonde sur l'état de fait le plus favorable au prévenu (al. 3). La présomption d'innocence, garantie par les articles 14 § 2 Pacte ONU 2, 6 § 2 CEDH et 32 al. 1 Cst., ainsi que son corollaire, le principein dubio pro reo, concernent tant le fardeau de la preuve que l'appréciation des preuves. En tant que règle relative au fardeau de la preuve, la présomption d'innocence signifie que toute personne prévenue d'une infraction pénale doit être présumée innocente jusqu'à ce que sa culpabilité soit légalement établie et, partant, qu'il appartient à l'accusation de prouver la culpabilité de celle-là (ATF 127 I 38cons. 2a ; arrêt du TF du 25.03.2010 [6B\_831/2009]). Comme règle d'appréciation des preuves, le principein dubio pro reo est violé si le juge du fond se déclare convaincu de faits défavorables à l'accusé sur lesquels, compte tenu des éléments de preuve qui lui sont soumis, il aurait au contraire dû, objectivement, éprouver des doutes; on parle alors de doute raisonnable (cf. ATF 120 I a 31; arrêt du TF du 25.03.2010 [6B\_831/2009]). L'appréciation des preuves est l'acte par lequel le juge du fond évalue la valeur de persuasion des moyens de preuve à disposition et pondère ceux-ci afin de parvenir à une conclusion sur la réalisation ou non des éléments de fait pertinents pour l'application du droit pénal matériel. L'appréciation des preuves est dite libre, car le juge peut par exemple accorder plus de crédit à un témoin, même un prévenu dans la même affaire, dont la déclaration va dans un sens, malgré plusieurs témoins soutenant la thèse inverse ; il peut fonder une condamnation sur un faisceau d'indices ; en cas de versions contradictoires, il doit déterminer laquelle est la plus crédible. En d'autres termes, ce n'est ni le genre ni le nombre de preuves qui est déterminant, mais leur force de persuasion (Verniory, in : CR-CPP, n. 34 ad art. 10 CPP et les références). Il convient de faire une évaluation globale de l'ensemble des preuves rassemblées au dossier, en s'attachant à la force de conviction de chaque moyen de preuve et non à la nature de la preuve administrée (cf. notamment arrêt du TF du 05.11.2014 [6B\_275/2014]cons. 4.2).

c) L'appareil utilisé pour le contrôle du 14 mai 2015 était conforme aux prescriptions et avait été dûment étalonné et contrôlé. L'Office fédéral de métrologie (METAS) avait certifié qu'il pouvait être employé à cet effet jusqu'au 31 mai 2015, soit pour une période d'un an et quelques jours après le dernier contrôle, lequel datait du 8 mai 2014 les faits se sont produits le 14 mai 2015, soit alors que la durée d'homologation était encore en cours. Le contrôle ultérieur du même appareil, effectué par le METAS peu après les faits, soit le 29 mai 2015, n'a révélé aucun problème et l'appareil a alors reçu la certification jusqu'au 1er juin 2016, ceci sans qu'aucun réglage ou autre manipulation soit nécessaire. Cela amène déjà à la conclusion que, le 14 mai 2015, les mesures de vitesse effectuées au moyen de l'appareil étaient en principe fiables. Il serait en effet assez extraordinaire que l'appareil ait fonctionné normalement avant et après le contrôle de vitesse du 14 mai 2015, mais pas au moment de celui-ci. Comme l'a relevé le tribunal de police, l'article 6 al. 2 de l'Ordonnance sur les instruments de mesure de vitesse (RS 941.261) prévoit certes que la vérification doit avoir lieu « tous les ans », mais l'article 6 al. 3 de la même ordonnance permet au METAS de prolonger ou réduire le délai pour la vérification ultérieure, lorsque les circonstances le demandent ou le permettent. Il appartenait donc au METAS de dire, suite à la vérification effectuée le 8 mai 2014, jusqu'à quand l'appareil pouvait être utilisé de manière fiable. Il l'a fait en fixant la date limite au 31 mai 2015. L'appelant ne peut donc tirer aucun argument des dates mentionnées ci-dessus pour contester la fiabilité de la mesure effectuée à son sujet. Au surplus, aucun dommage à l'appareil n'a été constaté par l'agent C. et rien n'indique qu'une autre circonstance, liée à l'appareil lui-même, aurait pu fausser les mesures. La Cour pénale relève au surplus que l'appelant n'a demandé une

expertise ni au ministère public après que l'ordonnance pénale avait été rendue, ni devant le tribunal de police, ni en procédure d'appel, et qu'il peut donc difficilement se plaindre aujourd'hui qu'aucune expertise n'a été mise en œuvre.

d) L'agent C., qui était en charge du contrôle, était suffisamment formé à l'utilisation de l'appareil de mesure. Il était visiblement bien au fait des procédures à suivre pour la mise en place du dispositif de contrôle. Il n'a remarqué aucun problème avec le radar quand il a mis celui-ci en place. Le dossier ne fournit aucun indice quelconque qu'il se serait trompé en disposant le matériel ou en utilisant l'appareil.

e) En première instance, l'appelant avait prétendu que la présence d'une clôture à proximité de l'appareil radar avait pu fausser la mesure de vitesse. A l'audience d'appel, il a soutenu que les ondes émises par le système d'alimentation électrique d'une ligne de chemin de fer pouvaient avoir produit le même résultat. Selon le chiffre 6.1 des Instructions concernant les contrôles de vitesse par la police et la surveillance de la circulation aux feux rouges, édictées par l'Office fédéral des routes (OFROU) le 22 mai 2008, « les appareils radar doivent être placés et utilisés de manière à éviter les erreurs de mesure causées par la présence de surfaces ou de treillis métalliques réfléchissant le faisceau d'ondes électromagnétiques. La personne responsable des contrôles vouera donc une attention toute particulière à ce risque en installant l'appareil et en réglant la sensibilité ». L'agent C. a expliqué pourquoi la présence d'une barrière métallique à proximité de l'appareil de mesure ne pouvait pas influencer les résultats du contrôle, soit le fait que les ondes n'étaient pas dirigées vers la barrière, mais à l'opposé. Cela relève d'ailleurs de l'évidence. Quant à la présence d'une ligne de chemin de fer à proximité, les photographies qui se trouvent au dossier permettent de constater qu'à cet endroit, la ligne ferroviaire ne se trouve pas près de la route, mais à bonne distance, de sorte qu'il est tout à fait invraisemblable que la ligne de contact ait pu exercer une influence quelconque sur des ondes émises par l'appareil radar et dirigées vers des voitures passant tout près de l'appareil.

f) L'appelant estime en outre que la configuration de la route à l'endroit où l'appareil radar était posté, soit ce que son mandataire a appelé une « incurvation », a pu fausser la mesure de la vitesse. Selon le chiffre 6.3 des Instructions de l'OFROU citées plus haut, « les contrôles au moyen d'appareils radar mesurant la vitesse des véhicules sous un angle spécifique ne sont admises dans les virages que si des raisons de sécurité le justifient. Est considéré comme virage un tronçon de route présentant une courbe d'un rayon inférieur à 260 m. Tel est le cas lorsque le segment de droite perpendiculaire au centre d'une corde de 25 m de longueur, qui sous-tend l'arc de cercle formé par la ligne de référence (p. ex. le bord de la route, la ligne médiane de la chaussée), mesure plus de 30 cm ». Les Instructions donnent une formule mathématique permettant de calculer le rayon en question et précisent que « lorsque des contrôles de vitesse sont effectués dans des virages, le faisceau radar sera dirigé exactement dans le sens de circulation ou face aux véhicules à contrôler (angle de mesure 0 degré) ». A l'emplacement du radar dans le cas d'espèce, la route ne décrit pas véritablement une courbe ; un léger virage se trouve à assez peu de distance, en direction du Locle, mais la route est pratiquement rectiligne au lieu où le contrôle a été effectué. Il est donc plus que douteux que l'emplacement choisi par la police se soit trouvé dans un « virage », au sens des Instructions de l'OFROU. De toute manière, la présence d'un virage n'interdit pas de procéder à un contrôle radar, moyennant certaines précautions, et rien ne permet de retenir que l'agent C. aurait négligé cet aspect

des choses, puisqu'il a eu l'occasion de dire qu'un contrôle peut se faire dans une légère courbe, mais qu'il y a alors une tolérance à respecter ; apparemment, le prévenu n'a pas jugé utile de lui demander des précisions au sujet des circonstances concrètes du contrôle du 14 mai 2015 à cet égard.

e) Rien, dans l'appareillage utilisé, la mise en place du dispositif, les circonstances locales du contrôle et la manière dont il a été effectué ne peut dès lors jeter le doute sur la réalité de la vitesse mesurée pour le véhicule conduit par l'appelant, soit 124 km/h.

f) La vitesse mesurée pour le véhicule conduit par X. n'est pas en contradiction avec celle établie pour la voiture de A. Au moment des faits, les trois conducteurs roulaient largement trop vite, ce qu'ils ne contestent pas. A. s'est soumis à l'ordonnance pénale qui le sanctionnait pour avoir roulé à 102 km/h. Il circulait en tête de ce que les conducteurs intéressés ont appelé un « convoi », dans lequel il fallait rouler près les uns des autres. Quelques centaines de mètres avant le lieu du contrôle, soit vers les locaux d'une entreprise, X. avait dépassé B., apparemment parce que celui-ci avait laissé trop de distance entre la voiture de A. et la sienne. Tout cela révèle une sorte de « dynamique de groupe », dans laquelle trois conducteurs, au volant de voitures puissantes, se sont mis à rouler beaucoup trop vite. Les photographies, prises par l'appareil radar, du véhicule de X. montrent sans doute possible que celui-ci, au lieu précis du contrôle, a entrepris une manœuvre pour dépasser la voiture conduite par A., ou en tout cas s'est déplacé vers la gauche de la route comme on peut le faire quand on envisage d'entreprendre un dépassement, mais veut s'assurer que la voie est libre : alors que le véhicule X. est encore sur la piste de droite au moment du flash provoqué par la voiture A., il empiète largement sur la piste de gauche une seconde plus tard, soit quand il a été lui-même photographié. Cela ne peut qu'évoquer une manœuvre de dépassement. Ainsi que l'a retenu le tribunal de police, un dépassement implique par définition une vitesse supérieure à celle du véhicule à dépasser. Il n'y a donc rien de curieux à ce que X. ait été contrôlé à 124 km/h, alors que A. l'a été à 102 km/h. On notera que B., qui suivait X., a aussi été contrôlé à 124 km/h, ce qui suggère qu'il entendait lui aussi dépasser A. La Cour pénale relève au surplus que X. avait déjà dépassé B., en ville de La Chaux-de-Fonds, ceci sans aucune nécessité puisque les occupants des trois véhicules se rendaient ensemble au même endroit ; il est dès lors possible que X. ait souhaité rouler en tête du convoi, ce qui expliquerait pourquoi il a voulu dépasser le véhicule qui le précédait encore, à l'endroit du contrôle.

g) Les déclarations faites en audience par les passagers des véhicules B. et X. ne suffisent pas à créer un doute quant à la vitesse à laquelle roulait l'appelant. L'expérience enseigne en effet que les déclarations de passagers sont rarement fiables quand elles sont invoquées à l'appui de la thèse d'un conducteur poursuivi pénalement, ceci notamment en ce qui concerne la vitesse à laquelle circulait le véhicule dans lequel ils se trouvaient. Cela tient à la nature des relations que les passagers entretiennent généralement avec les conducteurs et à une propension, humainement compréhensible, à vouloir aider ceux-ci. Cela tient aussi au fait qu'un passager n'a pas forcément le regard vissé sur le compteur de vitesse et qu'il est assez rare qu'il ait vu celui-ci au moment précis où la vitesse devrait être déterminée. La crédibilité de ce genre de témoins est donc forcément limitée a priori et il en résulte que des déclarations de passagers ne sont généralement pas suffisantes en elles-mêmes, sauf peut-être dans des circonstances très particulières, pour susciter un doute quant au résultat du contrôle de vitesse effectué au moyen d'un appareil homologué. Les déclarations faites par les témoins E. et F. à l'audience du 16 novembre 2016 ne sont pas exemptes de zones

d'ombre, ni de contradictions. Aucun des deux ne se souvient d'une discussion sur un déplacement en convoi, au cours duquel il fallait ne pas laisser trop d'espace entre les véhicules (comparer avec les déclarations de X., citées plus haut). Tous deux ont déclaré que les voitures étaient restées sur la piste de droite, sauf pour le dépassement en ville de La Chaux-de-Fonds (F. étant catégorique sur la question et E. disant qu'il n'avait pas l'impression qu'ils s'étaient trouvés hors de la piste de droite), alors qu'il est établi qu'au moment du contrôle radar, le véhicule conduit par X. mordait largement sur la piste de gauche. Les deux témoins ont dit qu'ils n'avaient pas eu l'impression d'aller vite, alors que même en suivant l'appelant, c'est une vitesse de plus de 100 km/h qui devrait être retenue. E. a déclaré que l'appelant avait « tout de suite freiné » au moment du flash du radar et que la vitesse était descendue « à moins de 50 km/h », alors que F., qui se trouvait dans la voiture suivante, a expliqué qu'il n'avait pas eu l'impression que B., conducteur de celle-ci, avait freiné quand il y avait eu le flash ; si tout cela était vrai, le véhicule B. n'aurait pas manqué d'emboutir la voiture X. par l'arrière, dans la mesure où les deux véhicules circulaient à plus de 100 km/h au passage devant l'appareil radar. Il ne s'agit là que de quelques exemples, qui démontrent que les déclarations des passagers entendus à l'audience ne peuvent être appréhendées qu'avec une très grande circonspection. La Cour pénale ne considère dès lors pas que les déclarations des témoins E. et F. suffiraient à faire la preuve d'une vitesse inférieure à 124 km/h pour le véhicule X., ni même à créer un doute quelconque à ce sujet.

h) En conséquence, c'est bien une vitesse de 124 km/h qu'il convient de retenir. L'appelant ne conteste par ailleurs pas que la vitesse était limitée à 60 km/h à l'endroit du contrôle, ni qu'il le savait.

5.a) Selon l'article 90 al. 3 LCR, celui qui, par une violation intentionnelle des règles fondamentales de la circulation, accepte de courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort, que ce soit en commettant des excès de vitesse particulièrement importants, en effectuant des dépassements téméraires ou en participant à des courses de vitesse illicites avec des véhicules automobiles, est puni d'une peine privative de liberté d'un à quatre ans. D'après l'article 90 al. 4 LCR, cette disposition est toujours applicable lorsque la vitesse maximale autorisée a été dépassée d'au moins 40 km/h là où la limite était fixée à 30 km/h, d'au moins 50 km/h là où la limite était fixée à 50 km/h, d'au moins 60 km/h là où la limite était fixée à 80 km/h et d'au moins 80 km/h là où la limite était fixée à plus de 80 km/h. Quand la limite est fixée à 60 km/h, comme en l'espèce, c'est un dépassement de 60 km/h qui entraîne l'application de l'article 90 al. 3 LCR (Bussy et al., CS CR commenté, 4<sup>ème</sup> édition, 2015, n. 5.3 ad art. 90 LCR).

b) Sur le plan subjectif, l'article 90 al. 3 LCR déroge à l'article 100 ch. 1 LCR et limite la punissabilité à l'intention. Celle-ci doit porter sur la violation des règles fondamentales de la circulation routière, ainsi que sur le risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort (arrêt du TF du 01.06.2016 [6B\_165/2015] cons. 3.3, avec les références). Récemment, le Tribunal fédéral a précisé sa jurisprudence à cet égard (même arrêt, en particulier cons. 11.2). Il considère désormais qu'afin de garantir une certaine sécurité juridique, notamment en lien avec les répercussions administratives d'une violation grave qualifiée à la LCR, il y a lieu de retenir que celui qui commet un excès de vitesse appréhendé par l'article 90 al. 4 LCR commet objectivement une violation grave qualifiée des règles de la circulation routière au sens de l'article 90 al. 3 LCR et réalise en principe les conditions subjectives de l'infraction. Du point de vue subjectif, il s'agit de partir de l'idée

qu'en commettant un excès de vitesse d'une importance telle qu'il atteint les seuils fixés de manière schématique à l'article 90 al. 4 LCR, l'auteur a, d'une part, l'intention de violer les règles fondamentales de la circulation et accepte, d'autre part, de courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort (cf. ATF 140 IV 133 cons. 4.2.1 p. 138 et 139 IV 250 cons. 2.3.1 p. 253). En effet, il faut considérer que l'atteinte d'un des seuils visés à l'article 90 al. 4 LCR implique généralement l'impossibilité d'éviter un grand risque d'accident en cas d'obstacle ou de perte de maîtrise du véhicule. Cependant, compte tenu des résultats des différentes approches historique, systématique et téléologique, il ne peut être exclu que certains comportements soient susceptibles de réaliser les conditions objectives de la violation grave qualifiée des règles de la circulation routière sans toutefois relever de l'intention. Conformément à l'avis unanime de la doctrine, le juge doit conserver une marge de manœuvre, certes restreinte, afin d'exclure, dans des constellations particulières, la réalisation des conditions subjectives lors d'un dépassement de vitesse particulièrement important au sens de l'article 90 al. 4 LCR.

c) En l'espèce, on ne voit pas quelle « constellation particulière » permettrait d'exclure l'intention de l'appelant de circuler à la vitesse qui a été mesurée et de dépasser ainsi très largement, soit de plus de 60 km/h, la limitation en vigueur à l'endroit de la mesure. La limitation à 60 km/h était clairement signalée sur la route qu'il empruntait, route qu'il devait d'ailleurs connaître puisqu'il est domicilié à la rue du Locle, à La Chaux-de-Fonds. Il a admis qu'il savait rouler à une vitesse largement supérieure à celle qui était autorisée. L'infraction est survenue dans un contexte de trois voitures conduites par des amis ou connaissances, roulant dans ce qu'ils ont appelé un « convoi » où il fallait rester près les uns des autres et où il était considéré comme assez normal que l'un dépasse l'autre si ce dernier laissait un peu trop d'espace entre deux véhicules, ce qui démontrait déjà un certain état d'esprit peu propice à une conduite raisonnable. L'appelant entendait dépasser la voiture en tête du « convoi », laquelle roulait déjà à une vitesse largement excessive, ce qu'il n'ignorait pas. Il ne pouvait pas envisager que ce dépassement et l'accélération nécessaire à cet effet ne l'amèneraient pas à une vitesse encore supérieure, dans l'ordre de grandeur de celle qui a été mesurée. La configuration des lieux, avec en particulier la proximité immédiate d'un passage pour piétons et d'un virage à gauche, devait amener l'appelant à la conscience d'un risque concret d'accident en cas de vitesse largement excessive. Dès lors, rien ne permet de considérer que des circonstances particulières excluraient ici l'intention délictueuse.

d) C'est dès lors à juste titre que le tribunal de police a retenu que l'appelant avait commis une infraction au sens des articles 27 al. 1 et 90 al. 3 et 4 LCR.

6.a) La peine prévue à l'article 90 al. 3 LCR est la peine privative de liberté pour un à quatre ans. Le juge ne peut pas prononcer une peine inférieure au minimum légal sans qu'il existe un motif légal d'atténuation, même si la peine minimale prévue par l'article 90 al. 3 LCR peut paraître sévère dans un cas particulier (arrêt du TF du 29.01.2016 [6B\_41/2015] cons. 1.5 et 1.6).

b) L'appelant n'invoque pas de motif légal d'atténuation, de sorte que c'est bien, en fonction des circonstances du cas d'espèce, la peine minimale qui doit être prononcée, soit 12 mois de peine privative de liberté, comme l'a retenu le tribunal de police. Cette peine doit être assortie du sursis, avec un délai d'épreuve de 2 ans, l'appelant remplissant les conditions du sursis (art. 42 CP).

7. Vu ce qui précède, l'appel est mal fondé. Les frais de la cause seront mis à la charge de l'appelant, sans qu'il y ait lieu d'envisager l'octroi d'une indemnité, les conditions d'application de l'article 429 CPP n'étant pas réalisées.

Par ces motifs, la Cour pénale DÉCIDE

vu les articles 42, 47 CP, 27 al. 1, 90 al. 3 et 4 LCR, 10, 428, 429 CPP,

1. L'appel est rejeté.

2. Les frais de la procédure d'appel sont arrêtés à 2'000 francs et mis à la charge de l'appelant.

3. Le présent jugement est notifié à X., par Me G., au ministère public, parquet régional de La Chaux-de-Fonds (MP.2015.2264-PCF) et au Tribunal de police des Montagnes et du Val-de-Ruz, à La Chaux-de-Fonds (POL.2016.87).

Neuchâtel, le 16 novembre 2016

1Celui qui viole les règles de la circulation prévues par la présente loi ou par les dispositions d'exécution émanant du Conseil fédéral est puni de l'amende.

2Celui 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.

3Celui qui, par une violation intentionnelle des règles fondamentales de la circulation, accepte de courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort, que ce soit en commettant des excès de vitesse particulièrement importants, en effectuant des dépassements téméraires ou en participant à des courses de vitesse illicites avec des véhicules automobiles est puni d'une peine privative de liberté d'un à quatre ans.

4L'al. 3 est toujours applicable lorsque la vitesse maximale autorisée a été dépassée:

a. d'au moins 40 km/h, là où la limite était fixée à 30 km/h;

b. d'au moins 50 km/h, là où la limite était fixée à 50 km/h;

c. d'au moins 60 km/h, là où la limite était fixée à 80 km/h;

d. d'au moins 80 km/h, là où la limite était fixée à plus de 80 km/h.

5Dans les cas précités, l'art. 237, ch. 2, du code pénal n'est pas applicable.

1Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1er janv. 2013 (RO20126291;FF20107703).2RS311.0

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