

VD_FINDINFO Jug / 2012 / 61 vom 7. November 2011

VD Tribunal cantonal, 2011-11-07, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_findinfo_Jug___2012___61

FR: VD_FINDINFO Jug / 2012 / 61 du 7 novembre 2011

IT: VD_FINDINFO Jug / 2012 / 61 del 7 novembre 2011

Regeste

LOI FÉDÉRALE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE, EXCÈS DE VITESSE, CONTRÔLE DE VITESSE | 90 ch. 2 LCR, 93 ch. 2 LCR, 99 ch. 3 LCR

Erwägungen

E. 1

Selon l'art. 399 al. 1 CPP, l'appel doit être annoncé dans les dix jours qui suivent la notification du jugement, soit la remise ou la notification du dispositif écrit. La déclaration d'appel doit être déposée dans les vingt jours à compter de la notification du jugement motivé (art. 399 al. 3 CPP). En l'occurrence, interjeté dans les formes et délais légaux par une partie ayant qualité pour le faire (art. 382 al. 1 CPP) et contre un jugement d'un tribunal de première instance ayant clos la procédure (art. 398 al. 1 CPP), l'appel interjeté par M. _____ est recevable. Il y a donc lieu d'entrer en matière sur le fond.

E. 2

Aux termes de l'art. 398 CPP, la juridiction d'appel jouit d'un plein pouvoir d'examen sur tous les points attaqués du jugement (al. 2). L'appel peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès et 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).

E. 3

M. _____ estime que la procédure de relevé de l'excès de vitesse n'aurait pas été respectée dans la mesure où le véhicule suiveur de la gendarmerie a atteint 190 km/h durant la poursuite enregistrée ce qui exclurait un intervalle de 200 mètres entre véhicules. De plus, l'appelant soutient que les images du CD démontreraient que les prescriptions d'intervalle en début et en fin d'enregistrement n'auraient pas été respectées.

E. 3.1

Conformément à l'art. 106 al. 1 LCR (Loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958; RS 741.01), 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. 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). Conformément à l'art. 9 OCCR, pour les contrôles effectués à l'aide de moyens techniques, l'OFROU fixe, en accord avec l'office fédéral de métrologie, 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). L'OFROU fixe les exigences posées au personnel chargé des contrôles et de l'évaluation (al. 3). Cet office a édicté, le 22

mai 2008, une Ordonnance (OOCCR-OFROU; RS 741.013.1), ainsi que, en accord avec l'Office fédéral de métrologie (METAS), des Instructions concernant les contrôles de vitesse par la police et la surveillance de la circulation aux feux rouges. Les art. 6 à 9 OOCRR-OFROU précisent notamment les types de mesures (art. 6 et 7), les marges de sécurité (art. 8) ainsi que les exigences relatives à la documentation des vitesses mesurées, soit essentiellement la prise de photographies (art. 9) (cf. arrêt 6B_129/2010 du 10 juin 2010 c. 2.1). S'agissant d'un contrôle de vitesse effectué avec un véhicule-suiveur équipé d'un tachygraphe avec calculatrice et vidéo, l'annexe 1 à l'OOCCR-OFROU, intitulée "marge de sécurité lors de contrôle par véhicule-suiveur", selon la méthode de la distance libre, précise que la distance variable doit être plus grande à la fin qu'au début. Les Instructions de l'OFROU du 22 mai 2008 concernant les contrôles de vitesse par la police et la surveillance de la circulation aux feux rouges énoncent que les contrôles au moyen d'un véhicule-suiveur, avec documentation photographique (chiffre 10.5), s'agissant des mesures effectuées en adaptant librement la vitesse (chiffre 10.5.2), nécessitent qu'à la fin de la mesure, la distance entre le véhicule suiveur et le véhicule contrôlé soit égale ou supérieure à celle du début. En revanche, en cours de poursuite, la distance entre les deux véhicules pourra être réduite (chiffre 10.5.2.1).

E. 3.2

En l'occurrence, dans la mesure où le suiveur peut en partie rattraper le suivi ou se faire distancer en cours de mesure, le fait que le véhicule de police ait atteint une vitesse maximale de 190 km/h pendant la mesure effectuée durant une minute et 13 secondes sur une distance de 3'234 mètres ne permet donc pas de conclure à l'irrégularité du relevé. En effet, une pointe élevée n'est pas déterminante et n'implique pas que l'intervalle entre véhicules aurait fondu en cours d'enregistrement pour être finalement inférieur à celui du début. La preuve du respect de la règle du maintien d'une distance au moins initiale en fin de mesure résulte de la déposition du dénonciateur. Le sergent A. _____, formé à ces procédures, a ainsi déclaré qu'au début, l'appelant se trouvait à environ 200 mètres devant le véhicule de police et, qu'à la fin, la distance n'était en tout cas pas inférieure à celle du début, soit celle de 200 mètres (jgt., p. 3). Aucun élément ne permet de battre en brèche ce témoignage. De plus, on ne discerne pas pour quels motifs ce policier expérimenté n'aurait pas dit la vérité ou plus généralement mal fait son travail. La deuxième preuve du respect de la règle de l'intervalle réside dans les images de la vidéo. L'appelant soutient à cet égard que la distance observée était largement supérieure à 200 mètres. Outre qu'il s'agissait de 200 mètres environ, ce qui est décisif n'est pas l'étendue précise de ces distances, mais leur rapport, soit que la distance finale ne soit pas inférieure à la distance initiale. Or, le visionnement des images de la vidéo permet précisément d'acquiescer cette conviction. En effet, l'on peut compter cinq bornes ou balises jalonnant le côté de la route entre le véhicule-suiveur et la moto en début et en fin de contrôle ce qui ne laisse aucune place à l'erreur et au doute.

E. 3.3

Fondé sur ce qui précède, la Cour de céans a acquis la conviction que la distance séparant les deux véhicules n'était pas inférieure en fin de contrôle qu'elle ne l'était au début de ce dernier. Partant, la procédure de relevé de vitesse a été respectée. Le grief de l'appelant, mal fondé, doit être rejeté.

E. 4

Se référant à la fiche d'homologation de sa moto, aux essais pratiqués par son mécanicien et au rapport, ainsi qu'à la déposition de l'ingénieur S._____, l'appelant soutient que la puissance de sa moto ne lui permettait objectivement pas d'atteindre la vitesse de 149 km/h, donc que le contrôle est erroné.

E. 4.1

En l'occurrence, la fiche d'homologation (P. 10/1) indiquant une vitesse maximale de 140 km/h est sans portée dès lors qu'il est établi que le véhicule a été modifié, ce que l'appelant ne conteste plus après avoir faussement affirmé lors de son audition par la greffière du Juge d'instruction que sa moto était d'origine et qu'il n'y avait apporté aucune modification (PV audition 1), et que l'inspection technique effectuée par les experts du SAN le 25 mars 2011 a établi que les trois réducteurs de vitesse désignés dans le document d'homologation faisaient défaut avec pour effet d'augmenter les performances du véhicules, notamment sa vitesse maximale (P. 14). Dans son rapport du 29 juin 2011 (P. 28/1), l'ingénieur S._____, après avoir procédé à un contrôle de la puissance et de la vitesse maximales de la moto sur un banc d'essai dans le garage usuel de l'appelant, a fait état d'une vitesse maximale de 142 km/h en reprenant les explications du mécanicien N._____ du même garage selon lesquelles une intervention a été pratiquée en 2003 sur cette moto pour limiter la course du boisseau agissant sur l'alimentation du moteur. Il a indiqué qu'une vitesse supérieure à celle mesurée de 142 km/h était possible sur un tronçon accusant une déclivité descendante et/ou un fort vent de dos. Or, la portion de route rectiligne sur laquelle le contrôle est intervenu présente une déclivité en palier. Ramené aux conditions de circulation du cas, ce rapport n'exclut donc pas une vitesse supérieure à 142 km/heure. Ainsi que cela résulte de son audition par le premier juge (jgt., p. 5), l'ingénieur S._____, censé fonctionner comme expert privé, ignorait la teneur du rapport antérieur du SAN. Il a admis que les modifications relevées par ce service permettaient normalement d'augmenter les performances du véhicule jusqu'à atteindre des vitesses de l'ordre de 200 km/heure. Or, il s'agit là de la vitesse maximale que ce modèle de moto, non modifié, peut atteindre (P. 19), sans exclure qu'il puisse aussi s'agir de vitesses maximales plus basses comme les 175 km/h relevés sur une fiche d'homologation concernant une autre moto produite par l'appelant (P. 35/2, p. 2). Dans le cas présent, ce qui est décisif, c'est que divers équipements installés sur la moto pour en réduire la vitesse lors de son homologation avaient été enlevés, ce qui contribuait à augmenter celle-là. Il importe en l'occurrence peu qu'un autre système de limitation de puissance ait été installé en 2003. En effet, d'une part, le fonctionnement effectif de cette installation lors de l'excès de vitesse du 3 septembre 2010 n'est pas établi et, d'autre part, l'effet simultané ou adjonctif de la suppression des autres réducteurs de vitesse n'est pas d'avantage établi. En définitive, puisqu'on ignore le cas échéant quels réducteurs de vitesse équipaient la moto le jour du contrôle, on ne peut en inférer que la vitesse relevée à cette occasion ne pouvait objectivement être atteinte. Ces incertitudes factuelles empêchent de se convaincre d'une prétendue impossibilité d'atteindre la vitesse moyenne de 149 km/h et ne sauraient donc aboutir à ôter toute portée au contrôle. Enfin, comme l'a relevé le premier juge, la vitesse maximale relevée par S._____, soit de 142km/h, ne diffère que de 7 km/h de celle de 149 km/h résultant du contrôle et cette marge peut être expliquée puisque l'expert privé a réservé une possibilité de vitesse plus élevée sur un trajet en déclivité comme dans le cas particulier.

E. 4.2

En conséquence, mal fondé, le grief de l'appelant doit être rejeté.

E. 5

Au vu de ce qui précède, l'appel interjeté par M. _____ est mal fondé et doit être rejeté.
Vu l'issue de la cause, les frais d'appel sont mis à la charge de M. _____ (art. 428 al. 1
CPP).

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