

VD_FINDINFO Jug / 2014 / 187 vom 11. März 2014

VD Tribunal cantonal, 2014-03-11, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_findinfo_Jug___2014___187

FR: VD_FINDINFO Jug / 2014 / 187 du 11 mars 2014

IT: VD_FINDINFO Jug / 2014 / 187 del 11 marzo 2014

Regeste

VIOLATION DES RÈGLES DE LA CIRCULATION, EXPERTISE | 90 ch. 2 LCR

Erwägungen

E. 1

Interjeté dans les formes et délais légaux par une partie ayant qualité pour recourir contre le jugement du tribunal de première instance qui a clos la procédure (art. 398 al. 1 CPP), l'appel est recevable.

E. 2.1

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 (a) pour violation du droit, y compris l'excès et l'abus du pouvoir d'appréciation, le déni de justice et le retard injustifié, (b) pour constatation incomplète ou erronée des faits et (c) pour inopportunité (al. 3).

E. 2.2

L'appel doit permettre un nouvel examen au fond par la juridiction d'appel. Celle-ci ne doit pas se borner à rechercher les erreurs du juge précédent et à critiquer le jugement de ce dernier; elle doit tenir ses propres débats et prendre sa décision sous sa responsabilité et selon sa libre conviction, qui doit reposer sur le dossier et sa propre administration des preuves. L'appel tend à la répétition de l'examen des faits et au prononcé d'un nouveau jugement. L'immédiateté des preuves ne s'impose toutefois pas en instance d'appel. Selon l'art. 389 al. 1 CPP, la procédure d'appel se fonde sur les preuves administrées pendant la procédure préliminaire et la procédure de première instance. La juridiction d'appel administre, d'office ou à la demande d'une partie, les preuves complémentaires nécessaires au traitement de l'appel (art. 389 al. 3 CPP; TF 6B_78/2012 du 27 août 2012).

E. 3

L'appelant conteste sa condamnation pour violation grave de la LCR. En bref, il conteste la quotité de l'excès de vitesse qui lui est reprochée et requiert une nouvelle expertise, l'expert choisi n'ayant pas l'indépendance suffisante et les appareils électroniques embarqués dans son véhicule ayant perturbé le radar Traffic Observer utilisé par la gendarmerie. Il relève également que le calcul retenu par le premier juge ne tient pas compte de la marge de sécurité imposée par l'art. 8 OOCOR-OFROU.

E. 3.1

L'art. 56 CPP - applicable aux experts par renvoi de l'art. 183 al. 3 CPP - énumère divers motifs de récusation aux let. a à f. Cette disposition impose la récusation notamment

lorsqu'une personne a un intérêt personnel dans l'affaire (let. a) ou lorsque d'autres motifs sont de nature à la rendre suspecte de prévention (let. f). La let. f de l'art. 56 CPP a la portée d'une clause générale recouvrant tous les motifs de récusation non expressément prévus aux lettres précédentes (TF 1B_131/2011 du 2 mai 2011 c. 3.1). L'art. 56 CPP concrétise les garanties déduites de l'art. 30 al. 1 Cst. Certes, dès lors que l'expert ne fait pas partie du tribunal, sa récusation ne s'examine pas au regard de l'art. 30 al. 1 Cst. mais sous l'angle de l'art. 29 al. 1 Cst. garantissant l'équité du procès (ATF 125 II 541 c. 4a p. 544). Cette disposition assure toutefois au justiciable une protection équivalente à celle de l'art. 30 al. 1 Cst. s'agissant des exigences d'impartialité et d'indépendance requises d'un expert (ATF 127 I 196 c. 2b p. 198). Les parties à une procédure ont donc le droit d'exiger la récusation d'un expert dont la situation ou le comportement sont de nature à faire naître un doute sur son impartialité. Cette garantie tend notamment à éviter que des circonstances extérieures à la cause ne puissent influencer le jugement en faveur ou au détriment d'une partie. Elle n'impose pas la récusation seulement lorsqu'une prévention effective est établie, car une disposition interne de l'expert ne peut guère être prouvée; il suffit que les circonstances donnent l'apparence de la prévention et fassent redouter une activité partielle. Seules des circonstances constatées objectivement doivent être prises en considération; les impressions individuelles d'une des parties au procès ne sont pas décisives (cf. ATF 136 III 605 c. 3.2.1 p. 608; ATF 134 I 20 c. 4.2 p. 21; ATF 131 I 24 c. 1.1 p. 25; ATF 127 I 196 c. 2b p. 198). La déchéance du droit de requérir la récusation découle du principe général de la bonne foi, qui commande au plaideur de faire valoir immédiatement ses motifs de récusation sans attendre la suite de la procédure (ATF 126 III 249 c. 3c p. 253/254; ATF 121 I 225 c. 3 p. 229).

E. 3.2

L'infraction réprimée par l'art. 90 ch. 2 LCR est objectivement réalisée lorsque l'auteur viole grossièrement une règle fondamentale de la circulation et met ainsi sérieusement en danger la sécurité d'autrui; une mise en danger abstraite accrue est toutefois suffisante.

Subjectivement, l'infraction suppose un comportement sans scrupules ou gravement contraire aux règles de la circulation; cette condition est toujours réalisée si l'auteur est conscient du danger que représente sa manière de conduire, mais peut aussi l'être s'il ne tient absolument pas compte du fait qu'il met autrui en danger; dans cette dernière hypothèse, l'existence d'une négligence grossière ne doit toutefois être admise qu'avec retenue (ATF 131 IV 133 c. 3.2 p. 136 et les arrêts cités). Dans le domaine des excès de vitesse, la jurisprudence, afin d'assurer l'égalité de traitement, a été amenée à fixer des règles précises. Ainsi, le cas est objectivement grave, c'est-à-dire 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 124 II 259 c. 2b pp. 261 ss). Il est en revanche de moyenne gravité lorsque le dépassement de la vitesse autorisée est, respectivement, de 21 à 24 km/h (ATF 126 II 196 c. 2a p. 199), de 26 à 29 km/h et de 31 à 34 km/h (ATF 128 II 131 c. 2 p. 132/133). Cette jurisprudence ne dispense toutefois pas l'autorité de tout examen des circonstances du cas concret. D'une part, l'importance de la mise en danger et celle de la faute doivent être appréciées, afin de déterminer quelle doit être la durée d'un retrait de permis, respectivement l'importance de la sanction. D'autre part, il y a lieu de rechercher si des circonstances particulières ne justifient pas de considérer néanmoins le cas comme de moindre gravité, cette dernière hypothèse pouvant notamment être réalisée lorsque le conducteur avait des motifs sérieux de penser

qu'il ne se trouvait plus dans la zone de limitation de vitesse. Dans cette mesure, une appréciation purement schématique du cas, fondée exclusivement sur le dépassement de vitesse constaté, violerait le droit fédéral (cf. ATF 124 II 97 c. 2c p. 101).

E. 4.1

En l'espèce, il ne résulte pas du jugement attaqué que l'appelant aurait requis, lors des débats de première instance, la récusation de l'expert [...] pour un quelconque motif. Par ailleurs, selon le jugement rendu par le Tribunal de police, l'intéressé a expressément renoncé à la mise en œuvre d'une nouvelle expertise. Compte tenu du principe de la bonne foi, on doit par conséquent admettre qu'il est forclos à invoquer un manque d'impartialité ou d'indépendance de l'expert nommé et à requérir une nouvelle expertise. Au surplus, on doit relever que, contrairement aux allégations de l'appelant, l'Institut fédéral de métrologie n'a aucun intérêt économique, ni autre, à effectuer de fausses analyses des systèmes de contrôle de vitesse et rien ne permet de penser que cette institution publique puisse être partie prenante au présent litige. En effet, la tâche du laboratoire en charge des moyens de mesure de la vitesse et des moyens de surveillance de la circulation routière consiste à garantir la précision et la fiabilité de tous les dispositifs de mesure utilisés dans un cadre officiel, et ce pendant toute leur durée de vie. Elle est donc précisément experte en la matière.

E. 4.2

Une expertise a été ordonnée. [...], responsable du domaine trafic, acoustique et vibration de l'Institut fédéral de métrologie a déposé son rapport le 19 novembre 2012, un complément le 7 juin 2013, puis a été entendu à l'audience de première instance. Il résulte de ses explications claires et convaincantes que le radar Traffic Observer procède à deux mesures, selon deux méthodes différentes : la première au moyen d'un scanner, la seconde au moyen d'un dispositif qui, d'une part, prend deux photographies du véhicule contrôlé, l'une à un point donné, l'autre à un autre point donné, à une distance connue du premier, et qui, d'autre part, chronomètre le temps écoulé entre la prise de deux photographies, de sorte que la vitesse à laquelle le véhicule a circulé entre les deux points peut être obtenue par la simple division de la distance qui les sépare par le temps chronométré. Selon l'expert, ces deux méthodes sont indépendantes l'une de l'autre, si bien que la concordance de leurs résultats atteste de leur fiabilité (c. 4.2.1 et 4.2.2). Par ailleurs, ceux-ci sont attestés par les vérifications faites lors de l'inspection locale effectuée par l'autorité de première instance (c. 4.2.3).

E. 4.2.1

S'agissant de la mesure par scanner, l'expert, dans son rapport du 19 novembre 2013, a exclu toute erreur des mesures due à des réflexions, toute influence de la mesure par des dérangements électromagnétiques et tout dérangement par des sources infrarouges. Ainsi, il a relevé que, pendant l'examen de type, les instruments de mesure étaient soumis à un vaste test EMC et qu'en complément, des mesures sur le terrain dans un environnement EMC critique étaient effectuées afin de garantir la stabilité des instruments de mesure de vitesse dans ces conditions. L'expert a également exclu toute influence due à une quelconque erreur d'angle lors de l'installation. Lors de l'audience, il a encore une fois exclu toute influence des radars embarqués dans la voiture du prévenu sur les mesures faites par l'appareil Traffic Observer, relevant que, s'agissant d'un appareil optique, aucune influence n'était possible. Il a de même exclu d'office toute influence par l'effet du

rayonnement infrarouge.

E. 4.2.2

Pour ce qui est de la mesure par distance, l'expert a confirmé qu'elle donnait un résultat de 117,4 km/h, concordant avec celui du scanner. Il a précisé avoir mesuré lui-même la distance parcourue par la voiture de l'intéressé entre chacun des moments où ont été prises les deux photographies, en s'aidant du marquage sur la route, ainsi que des différentes marques laissées par les réparations de l'asphalte. Dans son rapport complémentaire du 7 juin 2013, il a relevé que le compteur de temps était déclenché par la prise de la photographie et que ce point était contrôlé lors de chaque vérification de l'appareil.

E. 4.2.3

Lors de l'inspection locale, le tribunal de police, en compagnie de l'expert, a pu vérifier les calculs et l'application de la seconde méthode. A juste titre, il a relevé que la mesure faite à la cheville de la distance parcourue par l'appelant entre les moments où avaient été prises les deux photographies figurant en page 9 du rapport principal était au moins de 34 m 30, que le temps mis par l'intéressé pour parcourir cette distance était de 1,086 s, ce qui correspondait à une vitesse de 113,7 km/h, que ce résultat correspondait à peu près à celui du scanner et que la probabilité que le chronomètre utilisé par la seconde méthode soit perturbé en même temps que le scanner, et de manière à donner des résultats compatibles avec les mesures de celui-ci, confinait à zéro et ne fondait en tout cas pas un doute raisonnable. Par ailleurs, l'expert a, de manière claire et précise, exposé les motifs pour lesquels il fallait s'écarter du raisonnement du témoin [...]. En effet, ce témoin, électronicien de profession, a indiqué qu'on ne pouvait pas exclure qu'un radar soit sensible dans un domaine perturbé et que, dans l'aviation, il y avait toujours au moins deux appareils de mesure, à cause d'un risque d'erreur qui pourrait entraîner des conséquences fatales. L'expert a rétorqué que c'était précisément pour cette raison que le Traffic Observer permettait de calculer la vitesse d'une seconde manière qu'au moyen du scanner, à savoir en divisant la distance parcourue par la voiture entre les deux photographies, par le temps écoulé durant cet intervalle. Ce raisonnement emporte la conviction. Comme déjà relevé, la convergence des deux mesures prises indépendamment l'une de l'autre par des méthodes différentes permet d'exclure le risque d'une erreur qui surviendrait par l'effet d'un dysfonctionnement simultané des deux moyens mis en oeuvre. Au regard de l'ensemble des éléments précités, on doit admettre que l'expertise est claire, fiable, convaincante et qu'elle ne comporte aucune contradiction. Il n'y a donc pas lieu de s'en écarter, ni d'ordonner une nouvelle expertise. Au demeurant, l'expertise retient déjà la marge de sécurité dont l'appelant demande la prise en compte. Les différentes méthodes d'évaluation aboutissent ainsi à un large excès de vitesse, marge de sécurité comprise.

E. 4.3

D'après la mesure du scanner, l'appelant a circulé à une vitesse de 115 km/h après déduction de la marge de sécurité de 4 km/h, conformément aux prescriptions contenues dans l'ordonnance de l'OFROU concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière. D'après la mesure par distance, l'appelant a circulé à une vitesse de 117,4 km/h sur une route limitée à 80 km/h; dans le cadre de ce calcul, la marge de sécurité selon l'art. 8 let. a OOCR-OFROU n'est plus applicable, dès lors, comme déjà indiqué, que les incertitudes sont déjà prises en compte lors de l'expertise (cf. P. 51. p. 10). De plus, l'appelant a poursuivi sa manœuvre de dépassement d'un motorcycle et d'une voiture sur un

tronçon où les voies de circulation sont séparées par une ligne de sécurité, justifiée par un dos d'âne qui masque la visibilité. L'appelant a ainsi créé un sérieux danger pour la sécurité d'autrui. Dans ces conditions, la condamnation pour violation grave des règles de la circulation au sens de l'art. 90 ch. 2 LCR doit être confirmée.

E. 5

Pour le reste, l'appelant ne conteste la peine prononcée qu'en relation avec le chef d'accusation contesté et ne fait valoir aucun grief particulier contre elle. La quotité de la sanction ne porte au demeurant pas le flanc à la critique, dès lors qu'elle s'avère conforme aux exigences de l'art. 47 CP, applicable aux infractions en matière de circulation routière en vertu du renvoi de l'art. 102 al. 1 LCR.

E. 6

Vu l'issue de l'appel, les frais de la procédure d'appel doivent être mis à la charge du prévenu, qui succombe entièrement (art. 428 al. 1, 1 re phrase, CPP).

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