

VD_FINDINFO Jug / 2020 / 234 vom 6. Dezember 2019

VD Tribunal cantonal, 2019-12-06, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_findinfo_Jug___2020___234

FR: VD_FINDINFO Jug / 2020 / 234 du 6 décembre 2019

IT: VD_FINDINFO Jug / 2020 / 234 del 6 dicembre 2019

Regeste

VIOLATION DES RÈGLES DE LA CIRCULATION, ERREUR SUR LES FAITS{DROIT PÉNAL} | 13 al. 1 CP, 90 al. 2 LCR

Erwägungen

E. 1.1

Interjeté dans les formes et délais légaux (art. 385 et 399 CPP) par une partie qui a qualité pour recourir (art. 382 CPP) contre un jugement du tribunal de première instance ayant clos la procédure (art. 398 CPP), l'appel est recevable.

E. 1.2

L'appel étant dirigé contre un jugement rendu par un juge unique et au vu de l'accord des parties, la procédure écrite est applicable (art. 406 al. 2 let. b CPP).

E. 2

e éd., Bâle 2014, n. 1 ad art. 398 CPP). 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.

E. 3

L'appelant conteste sa condamnation du chef de violation grave des règles de la circulation routière (art. 90 al. 2 LCR). Il se prévaut à cet égard de violations des art. 26 al. 1 et 27 al. 1 LCR ainsi que d'une constatation incomplète des faits et d'une erreur sur les faits (art. 13 CP).

E. 3.1.1

Conformément à l'art. 90 LCR, celui qui viole les règles de la circulation prévues par ladite loi ou par les dispositions d'exécution émanant du Conseil fédéral est puni de l'amende (al. 1). 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 (al. 2).

E. 3.1.2

Pour déterminer si une violation d'une règle de la circulation doit être qualifiée de grave au sens de l'art. 90 al. 2 LCR, il faut procéder à une appréciation aussi bien objective que subjective. D'un point de vue objectif, la violation grave d'une règle de circulation au sens de l'art. 90 al. 2 LCR suppose que l'auteur ait mis sérieusement en danger la sécurité du trafic. Il y a création d'un danger sérieux pour la sécurité d'autrui non seulement en cas de mise en danger concrète, mais déjà en cas de mise en danger abstraite accrue (ATF 143 IV 508 consid. 1.3 p. 512; ATF 142 IV 93 consid. 3.1 p. 96; ATF 131 IV 133 consid. 3.2 p.

136). Subjectivement, l'art. 90 al. 2 LCR exige, selon la jurisprudence, un comportement sans scrupules ou gravement contraire aux règles de la circulation, c'est-à-dire une faute grave et, en cas d'acte commis par négligence, à tout le moins une négligence grossière. Celle-ci doit être admise lorsque le conducteur est conscient du caractère généralement dangereux de son comportement contraire aux règles de la circulation. Mais une négligence grossière peut également exister lorsque, contrairement à ses devoirs, l'auteur ne prend absolument pas en compte le fait qu'il met en danger les autres usagers, en d'autres termes s'il se rend coupable d'une négligence inconsciente. Dans de tels cas, une négligence grossière ne peut être admise que si l'absence de prise de conscience du danger créé pour autrui repose elle-même sur une absence de scrupules (ATF 131 IV 133 consid. 3.2 p. 136; TF 6B_1300/2016 du 5 décembre 2017 consid. 2.1.2 non publié aux ATF 143 IV 500; TF 6B_345/2019 du 18 avril 2019 consid. 2.1). Plus la violation de la règle de la circulation est objectivement grave, plus on admettra l'existence d'une absence de scrupule, sauf indice particulier permettant de retenir le contraire (ATF 142 IV 93 consid. 3.1 p. 96).

E. 3.1.3

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, selon la jurisprudence constante, l'élément objectif et subjectif du cas grave au sens de l'art. 90 al. 2 LCR est en principe réalisé, sans égard aux circonstances concrètes, en présence d'un dépassement de la vitesse autorisée de 25 km/h ou plus à l'intérieur des localités (ATF 143 IV 508 consid. 1.3 p. 512 et les références citées; arrêt 6B_1204/2016 du 24 mai 2017 consid. 3.1). La jurisprudence admet cependant que dans des circonstances exceptionnelles, il y a lieu d'exclure l'application du cas grave alors même que le seuil de l'excès de vitesse fixé a été atteint (ATF 143 IV 508 consid. 1.3 p. 512 et les références citées; cf. sur le tout : TF 6B_1445/2019 du 17 avril 2020 consid. 2.2 et les références citées).

E. 3.2

L'appelant, qui vit depuis huit ans à [...] et emprunte quotidiennement la route en question (cf. audition du prévenu par le Tribunal de police, jugement entrepris, p. 4), ne conteste pas avoir circulé, le 8 décembre 2018, au lieu où les faits avaient été constatés (tronçon ouest de la route de [...], en direction de [...]), à une vitesse de 91 km/h, marge de sécurité déduite. Il ne conteste pas non plus la validité de la mesure opérée par cinémomètre laser.

E. 3.3

L'appelant se prévaut en revanche qu'à la fin de l'année 2018, soit peu avant le 8 décembre 2018, les signaux fixant sur ce tronçon la limitation de vitesse à 70 km/h avaient été ôtés et que celui annonçant la fin de la limite générale de 50 km/h avait été déplacé par la Municipalité de [...] ensuite de la réalisation de travaux de réfection de la chaussée. Or, l'enlèvement des panneaux «Vitesse maximale, 70 km/h» (OSR 2.30) n'avait fait l'objet d'une publication dans la FAO que le 19 février 2019, alors que l'ajout du signal «Fin de la vitesse maximale 50, Limite générale» (OSR 2.53.1) n'avait jamais été publié, rendant ainsi illégale la limitation de vitesse à 50 km/h à cet endroit, puisque contraire à l'art. 107 OSR, qui exige une telle publication.

E. 3.3.1

L'art. 27 al. 1 LCR impose aux usagers de la route de se conformer aux signaux et aux marques. Selon la jurisprudence, dans l'intérêt de la sécurité du trafic, ce devoir s'étend également aux signaux et aux marques qui n'ont pas été apposés de manière régulière,

lorsque ceux-ci créent une apparence digne de protection pour d'autres usagers; le devoir de s'y conformer découle alors du principe de la confiance qui se rattache à l'art. 26 al. 1 LCR. Une éventuelle irrégularité n'est pas reconnaissable par la majorité des usagers; c'est pourquoi celui qui sait qu'un signal n'a pas été apposé régulièrement ne doit pas, par un comportement non conforme à ce signal, mettre en danger les autres usagers qui se fient à l'apparence ainsi créée (ATF 128 IV 184 consid. 4.2 p. 186). Cela concerne notamment les signaux de limitation de la vitesse. Un comportement non conforme aux signaux et aux marques ne peut être licite que dans des cas tout à fait exceptionnels, où ces injonctions sont entachées de vices si particulièrement manifestes qu'elles doivent être tenues pour nulles (ATF 128 IV 184 consid. 4.3 p. 186/187; ATF 113 IV 123 consid. 2b p. 124; ATF 99 IV 164 consid. 6 p. 169; TF 6B_1467/2019 du 20 février 2020 consid. 2.2.3; TF 6B_700/2015 du 14 septembre 2016 consid. 1.1). Aussi, tant que la nullité du signal n'est pas d'emblée reconnaissable pour chaque usager de la route, il faut admettre qu'il existe un intérêt public prépondérant à ce que les conducteurs respectent la signalisation telle qu'elle se présente (ATF 128 IV 184 consid. 4.3 p. 186 s.; ATF 113 IV 123 consid. 2b p. 125; Bussy et al., Code suisse de la circulation routière commenté, 4 e éd., 2015, n° 1.3 ad art. 27 LCR; Stefan Maeder, in : Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 2014, n° 25 ad art. 27 LCR).

E. 3.3.2

L'appelant requiert en premier lieu qu'il soit ordonné à la Municipalité de [...] de produire toute pièce permettant d'établir les dates exactes auxquelles les panneaux de signalisation litigieux ont été enlevés, respectivement mis en place. Il ressort en particulier du rapport de police établi le 10 décembre 2018 par la Police Région Morges en raison des faits reprochés à l'appelant (cf. P. 4) qu'au jour des faits, la vitesse maximale signalée sur le tronçon en question de la route de [...], situé à l'ouest de la localité de [...], était de 50 km/h. Cette circonstance suffit à établir que les panneaux fixant la vitesse à 70 km/h – et dérogeant ainsi à la limite générale de 50 km/h en vigueur dans les localités (cf. art. 4a al. 1 let. a OCR) – avaient déjà été enlevés à la date des faits, soit le 8 décembre 2018, ce qui est seul décisif en l'espèce. Il n'y a dès lors pas lieu de donner suite à la réquisition de l'appelant.

E. 3.3.3

Au reste, si l'art. 107 al. 1 et 1 bis OSR exige certes qu'avant la mise en place des signaux correspondants, les mesures de réglementation locale du trafic soient ordonnées et publiées par l'autorité, l'absence de publication dont se prévaut l'appelant, à défaut d'être d'emblée reconnaissable pour chaque usager de la route, ne saurait constituer un vice particulièrement manifeste, conduisant à la nullité de la signalisation effectivement mise en place. Dans une telle situation, le principe de la confiance déduit de l'art. 26 al. 1 LCR et l'intérêt public au respect de la signalisation indiquée par les usagers de la route doivent ainsi être privilégiés. Par ailleurs, le fait que l'appelant empruntait tous les jours la route en question ne le dispensait aucunement de prêter un œil attentif à la présence ou non de signaux fixant la limitation de vitesse, ce d'autant moins que l'appelant n'ignorait pas que, dans les mois qui précédaient, le secteur avait fait l'objet d'importants travaux (réfection de la chaussée, création d'un trottoir et de deux bandes cyclables, construction de parois anti-bruit; cf. P. 21/7, dossier technique d'enquête publique produit par la Municipalité de [...]), qui avaient certainement dû induire des limitations de vitesse temporaires.

E. 3.4

Se prévalant d'une constatation incomplète des faits et d'une erreur sur les faits (art. 13 al. 1 CP), l'appelant se plaint que le premier juge n'a pas examiné les circonstances concrètes du cas d'espèce, ni la possibilité de renoncer exceptionnellement à une qualification grave de l'infraction. Il soutient dans ce contexte que les lieux ne présentaient de loin pas toutes les caractéristiques d'une localité ou d'une zone bâtie de façon compacte, de sorte qu'il ne pouvait s'imaginer que ce tronçon avait été soumis à une vitesse limitée inférieure à 70 km/h, alors qu'aucune différence notable n'avait été portée sur la chaussée ou à ses abords.

E. 3.4.1

A l'intérieur d'une localité (art. 4a al. 1 let. a OCR), la limitation générale de vitesse de 50 km/h s'applique dans toute la zone bâtie de façon compacte; elle commence au signal «vitesse maximale 50, Limite générale» (2.30.1) et se termine au signal «Fin de la vitesse maximale 50, Limite générale» (2.53.1; art. 4a al. 2 OCR). Ces signaux sont placés dès qu'il existe une zone bâtie de façon compacte sur l'un des deux côtés de la route, respectivement à partir de l'endroit où ni l'un ni l'autre des côtés de la route n'est bâti d'une façon compacte (art. 4a al. 2 OCR et 22 al. 3 OSR). Le signal "Vitesse maximale 50, Limite générale" s'applique dans toute la zone bâtie de façon compacte à l'intérieur des localités; il n'a pas à être répété après la fin d'une intersection (art. 4a al. 2 OCR, 16 al. 2 OSR et 22 al. 3 OSR; Bussy et al., op. cit., n° 3.6.4 ad art. 32 LCR). Pour les conducteurs qui entrent dans une localité par des routes secondaires peu importantes (telles que routes qui ne relient pas directement entre eux des localités ou des quartiers extérieurs, routes agricoles de desserte, chemins forestiers, etc.), la limitation est aussi valable en l'absence de signalisation, dès qu'il existe une zone bâtie de façon compacte (art. 4a al. 2 2 e phrase OCR). Les signaux annonçant le début ou la fin de la limitation générale de vitesse à 50 km/h ne sont pas nécessaires sur ce type de routes (art. 22 al. 4 OSR). Hors des localités (art. 4a al. 1, let. b OCR), la limitation générale de vitesse à 80 km/h est valable à partir du signal «Fin de la vitesse maximale 50, Limite générale» (2.53.1) ou «Fin de la vitesse maximale» (2.53; art. 4a al. 3 OCR). Selon la jurisprudence, la notion de zone bâtie de façon compacte (dichtbebaut), commune aux art. 4a al. 2 OCR, 16 al. 2 et 22 al. 3 OSR, n'exige pas des constructions contiguës; il faut par ailleurs prendre en considération la zone entière et non pas seulement un court tronçon (ATF 127 IV 229 consid. 3b p. 234; TF 66_1445/2019 du 17 avril 2020 consid. 2.1.3 et les références citées).

E. 3.4.2

Comme l'a relevé le premier juge, le panneau indiquant la fin de la limitation de vitesse à 50 km/h correspond, côté lac, à la fin d'une zone bordée par des protections anti-bruit en bois de 3 mètres de hauteur protégeant des habitations privées, ce qui n'est plus le cas à partir de la fin de la limitation de vitesse. Ce constat est déduit tant de la photographie prise par radar le jour des faits (cf. P. 5), que d'une autre photographie produite par le recourant (cf. P. 9/6), ainsi que des plans des aménagements routiers figurant dans le dossier produit par la Municipalité (cf. P. 21/7, annexe 2). La présence d'un quartier d'habitations, construit dans le prolongement direct du reste de la localité et desservi par deux voies d'accès débouchant sur la route de [...], est également déduite de cartes reproduites dans le rapport technique établi par la Municipalité (cf. P. 21/7, annexe 1, p. 3-5 et 11). Les travaux de réfection de la chaussée ont par ailleurs impliqué la création d'un trottoir et de pistes cyclables, sur les deux côtés de la route, visibles sur les photographies précitées. Dans ces circonstances, on ne voit pas que la configuration des lieux pouvait laisser supposer à tout usager du tronçon que, contrairement à la signalisation en vigueur, il avait déjà quitté la localité. Ainsi, l'absence de

giratoire et de passage pour piétons ou encore l'éloignement des commerces situés au centre du village de [...] ne permettent pas de déduire une rupture dans le caractère compact de la zone bâtie. Il en va de même de la présence de protections anti-bruit, ainsi que de haies et de buissons, sur le côté lac de la chaussée. Contrairement à ce que l'appelant prétend, ces éléments ne sauraient non plus lui permettre de pouvoir compter sur le fait qu'aucun véhicule, piéton ou animal ne pourrait surgir de ce côté de la chaussée, dès lors également que des voies d'accès au quartier d'habitations débouchent sur la route de [...]. Pour le surplus, si la fin de la portion de route limitée à 50 km/h était certes proche du lieu où l'infraction avait été constatée, ce qui ressort de la photographie prise par le radar (cf. P. 5), cela ne dispensait nullement l'appelant de respecter la limitation jusqu'à son terme. Enfin, en tant qu'il se prévaut que, le matin des faits, il était stressé dans la mesure où il devait se rendre en urgence chez une cliente dont le chauffage était en panne, ses explications ne lui sont d'aucun secours. Il ne saurait, en conséquence, être considéré que des circonstances exceptionnelles justifiaient de ne pas retenir le cas grave prévu par l'art. 90 al. 2 LCR, ni être reproché au premier juge d'avoir constaté les faits de manière incomplète à cet égard. En outre, faute pour l'appelant de pouvoir se prévaloir d'avoir agi sur la base d'une appréciation erronée des circonstances, il ne peut pas être mis au bénéfice d'une erreur sur les faits au sens de l'art. 13 al. 1 CP.

E. 3.5

Cela étant, dès lors que l'appelant a circulé à 91 km/h, marge de sécurité déduite, alors que la vitesse autorisée dans la localité était de 50 km/h et qu'il a ainsi excédé de 41 km/h la vitesse autorisée, sa condamnation en raison d'une violation grave des règles de la circulation routière (art. 90 al. 2 LCR) doit être confirmée.

E. 4

La peine n'est au surplus pas contestée par l'appelant. La Cour relèvera néanmoins d'office que les éléments d'appréciation relevés par le premier juge sous l'angle de l'art. 47 CP sont pertinents. C'est ainsi à juste titre qu'il a été tenu compte, à charge, de l'ampleur de l'excès de vitesse, ainsi que des risques créés et des dangers pour les autres usagers de la route que ceux-ci impliquaient. De même, c'est à bon droit qu'ont été retenus, à décharge, la prise de conscience du prévenu et ses regrets sincères (jugement, p. 13).

E. 5

Il s'ensuit que l'appel doit être rejeté, le jugement attaqué étant confirmé.

E. 6

Vu l'issue de l'appel, les frais de la procédure d'appel (art. 21 al. 1 et 2 TFIP [Tarif des frais de procédure et indemnités en matière pénale du 28 septembre 2010; BLV 312.03.1]) seront mis à la charge de l'appelant, qui succombe (art. 428 al. 1 CPP).

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