

VD_FINDINFO Jug / 2022 / 152 vom 17. November 2021

VD Tribunal cantonal, 2021-11-17, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_findinfo_Jug___2022___152

FR: VD_FINDINFO Jug / 2022 / 152 du 17 novembre 2021

IT: VD_FINDINFO Jug / 2022 / 152 del 17 novembre 2021

Regeste

RADAR, DÉTECTEUR DE RADAR, EXCÈS DE VITESSE | 106 CP, 47 CP, 90 al. 2 LCR

Erwägungen

E. 1

Interjeté dans les formes et délais légaux (art. 399 CPP [Code de procédure pénale du 5 octobre 2007 ; 312.0]) par une partie ayant la qualité pour recourir (art. 382 al. 1 CPP) contre le jugement d'un tribunal de première instance ayant clos la procédure (art. 398 al. 1 CPP), l'appel de Q. _____ est recevable. L'appel relève de la procédure écrite dès lors que le prévenu a donné son accord et que la présence de ce dernier aux débats d'appel n'est pas indispensable (art. 406 al. 2 let. a CPP).

E. 1.2

; TF 6B_952/2019 du 11 décembre 2019 consid. 2.1).

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 (let. a), pour constatation incomplète ou erronée des faits (let. b) et pour inopportunité (let. c) (al. 3). La voie de l'appel doit permettre un nouvel examen au fond par la juridiction d'appel, laquelle ne peut se borner à rechercher les erreurs du juge précédent et à critiquer le jugement de ce dernier, mais 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 (TF 6B_238/2020 du 14 décembre 2020 consid. 3.2 ; TF 6B_481/2020 du 17 juillet 2020 consid.

E. 3.1

L'appelant considère que sans le complément d'instruction requis par l'autorité de céans, soit le courrier du 24 janvier 2022 de la Police cantonale (P. 37), le juge de première instance ne pouvait le condamner et que l'instruction de première instance comporte ainsi un vice important, qui ne pourrait être réparé en appel sans porter atteinte à ses droits, notamment à la garantie de la double instance.

E. 3.2

; voir également le considérant 1.3.2 de l'arrêt TF 6B 444/2016 du 3 avril 2017), ou encore lorsque la limitation de vitesse violée relevait notamment de mesures de modération du trafic (TF 6B_622/2009 du 23 octobre 2009).

E. 3.3

En raison de la contestation du bon fonctionnement du dispositif ayant mesuré la vitesse du véhicule de l'appelant, la Cour de céans a requis des explications complémentaires auprès du bureau des radars de la Police cantonale. Ce faisant, elle a procédé à un complément d'instruction qui, conformément à la jurisprudence citée ci-dessus, ne constitue pas un vice important justifiant l'annulation du jugement de première instance. Par ailleurs, l'appelant a été interpellé sur le maintien de son appel et a pu se déterminer à deux reprises sur le rapport produit en appel. Pour le surplus, l'arrêt du 21 janvier 2019 de la Cour d'appel pénale (n° 65) que l'appelant invoque se rapporte à une situation différente dans laquelle la procédure de première instance avait été interrompue avant les débats en raison d'un retrait de plainte. Dans ces conditions, on ne saurait renvoyer la cause en première instance, l'effet cassatoire étant une exception et ne pouvant en aucun cas se justifier en raison du complément d'instruction réalisé qui ne visait qu'à vérifier la crédibilité et la vraisemblance de l'hypothétique défaillance invoquée par l'appelant.

E. 4.1

Dans sa déclaration d'appel (P. 33), l'appelant conteste sa condamnation au motif que, s'il avait bien été pris en photo au volant de son véhicule à la fin du tronçon de 8'550 mètres le long duquel la vitesse était calculée, rien au dossier ne permettait d'établir que son véhicule avait été identifié au début dudit tronçon. Il considère qu'un autre véhicule aurait pu déclencher le système au début du tronçon et que son engin aurait été photographié à l'issue du tronçon à la place de cet autre véhicule, faussant ainsi le calcul de sa vitesse. Dans ses déterminations (P. 39 et 42), l'appelant conteste la validité du contrôle technique du dispositif ayant détecté la vitesse de son véhicule et requiert que soit versé au dossier « la confirmation du contrôle des résultats positifs du test de fonctionnement » et que la Police cantonale démontre qu'elle a « utilisé les méthodes photogrammétriques exigées et vérifié le contenu des images ».

E. 4.2.1

L'art. 10 CPP dispose que 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). Il se fonde sur l'état de fait le plus favorable au prévenu lorsque subsistent des doutes insurmontables quant aux éléments factuels justifiant une condamnation (al. 3). La présomption d'innocence, garantie par les art. 10 CPP, 32 al. 1 Cst. (Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 ; RS 101), 6 par. 2 CEDH (Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales du 4 novembre 1950 ; RS 0.101) et 14 al. 2 Pacte ONU II (Pacte international relatif aux droits civils et politiques du 16 décembre 1966 ; RS 0.103.2), ainsi que son corollaire, le principe *in dubio pro reo*, portent sur la répartition du fardeau de la preuve dans le procès pénal, d'une part, et sur la constatation des faits et l'appréciation des preuves, d'autre part. 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 38 consid. 2a ; TF 6B_831/2009 du 25 mars 2010 consid. 2.2.1). Comme règle d'appréciation des preuves, le principe *in dubio pro reo* est violé si le juge du fond se déclare convaincu de l'existence d'un fait défavorable à l'accusé si, d'un point de vue objectif, il existe des doutes quant à l'existence de ce fait. Il importe peu qu'il subsiste des doutes

seulement abstraits et théoriques, qui sont toujours possibles, une certitude absolue ne pouvant être exigée. Il doit s'agir de doutes sérieux et irréductibles, c'est-à-dire de doutes qui s'imposent à l'esprit en fonction de la situation objective. Dans cette mesure, la présomption d'innocence se confond avec l'interdiction générale de l'arbitraire, prohibant une appréciation reposant sur des preuves inadéquates ou sans pertinence (ATF 138 V 74 consid.

E. 4.2.2

Conformément à l'art. 106 al. 1 LCR, 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). Selon l'art. 3 al. 1, 1^{ère} phrase, OCCR, le contrôle de la circulation sur la voie publique, y compris celui du transport de voyageurs et de l'admission des transporteurs routiers, incombe aux organes de police compétents selon le droit cantonal. Conformément à l'art. 9 al. 2 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). Dans ce cadre, cet office a édicté, le 22 mai 2008, une ordonnance (OOCCR-OFROU ; RS 741.013.1), ainsi que, en accord avec l'Institut fédéral de métrologie (METAS), des instructions concernant les contrôles de vitesse par la police et la surveillance de la circulation aux feux rouges (Instructions de l'OFROU). Selon l'art. 2 OOCCR-OFROU, les systèmes de mesure destinés à la constatation officielle de faits matériels dans le cadre de contrôles de la circulation routière ne peuvent être mis en place, installés, exploités et entretenus que par du personnel dûment formé (al. 2). L'al. 3 prévoit que le personnel chargé des contrôles et de l'évaluation doit disposer des connaissances spécialisées théoriques et pratiques relatives au type de mesure, au système de mesure, à la réalisation des mesures ainsi qu'à l'évaluation des mesurages (let. a) ; être habilité par l'autorité compétente à exécuter des contrôles et des évaluations (let. b). L'art. 3 OOCCR-OFROU traite des méthodes et systèmes de mesure. L'al. 1 prévoit notamment que les exigences posées aux méthodes de mesure, aux systèmes de mesure ainsi que le contrôle subséquent sont régis par l'ordonnance du 15 février 2006 sur les instruments de mesure (OIMes ; RS 941.210) ainsi que, le cas échéant, les ordonnances spécifiques sur les instruments de mesure. Selon l'al. 2, la personne qui utilise un système de mesure doit faire en sorte que ce dernier réponde aux exigences légales et que les procédures de maintien de la stabilité de mesure prévues soient effectuées. Sont notamment concernées les prescriptions relatives à l'approbation, à la vérification et au marquage des systèmes de mesure. L'ordonnance du Département fédéral de justice et police (DFJP) sur les instruments de mesure utilisés pour le contrôle de la vitesse et la surveillance de la circulation routière aux feux rouges du 28 novembre 2008 (ordonnance sur les instruments de mesure de vitesse ; RS 941.261) fixe notamment la procédure de mise sur le marché de ces instruments de vitesse (art. 1 let. b et art. 5) ainsi que la procédure de maintien de la stabilité de mesure (art. 1 let. c et art. 6 ; art. 24 et annexe 7 OIMes). Le Tribunal fédéral admet que les certificats de vérification établis par l'Institut fédéral de métrologie et attestant que l'instrument de mesure a été contrôlé selon les prescriptions de vérification du METAS, fixées lors de l'examen de modèle, suffisent pour admettre le bon fonctionnement

de l'instrument et la fiabilité des mesures (TF 1C_157/2021 du 7 juillet 2021 consid. 3.3.1 ; TF 6B_988/2018 du 2 novembre 2018 consid. 1.3.1 ; TF 6B_592/2018 du 13 août 2018 consid. 1.3). Dans la mesure où les contrôles les plus récents prouvent à satisfaction le bon fonctionnement de l'appareil de mesure et l'installation conforme de celui-ci, il est sans importance de savoir si antérieurement les vérifications ad hoc ont été régulièrement opérées et, en particulier, si, au moment de sa première mise en circulation, l'appareil présentait toutes les garanties d'un fonctionnement conforme aux prescriptions légales (TF 6B_592/2018 du 13 août 2018 consid. 1.3). En l'absence de modification de certaines circonstances, à savoir la modification de la loi, l'endommagement de l'appareil ou sa réparation, le certificat de vérification reste valable durant la période entre les dates d'émission des certificats et celle du contrôle de vitesse et l'on peut considérer que l'appareil radar présente toutes les garanties d'un fonctionnement conforme aux prescriptions légales (TF 6B_592/2018 du 13 août 2018 consid. 1.3).

E. 4.2.3

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). 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 ; ATF 142 IV 93 consid. 3.1 ; ATF 131 IV 133 consid. 3.2). Subjectivement, l'état de fait de 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 ; TF 6B_1300/2016 du 5 décembre 2017 consid. 2.1.2 ; ATF 143 IV 500). 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). 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, le cas est objectivement grave au sens de l'art. 90 al. 2 LCR, 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 143 IV 508 consid. 1.3 ; ATF 132 II 234 consid. 3.1 ; ATF 124 II 259 consid. 2b ; ATF 123 II 106 consid. 2c et réf. cit.). Cependant, la jurisprudence admet 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). Ainsi, sous l'angle de l'absence de scrupules, le Tribunal fédéral a retenu que le cas grave n'était pas réalisé lorsque la vitesse avait été limitée provisoirement à 80 km/h sur un tronçon autoroutier pour des motifs écologiques liés à une présence excessive de particules fines dans l'air (TF 6B 109/2008 du 13 juin 2008 consid.

E. 4.3.1

En l'espèce, l'appelant requiert l'examen de toutes les questions relatives à la validité du contrôle technique des appareils de mesures. Il se prévaut de l'absence de tests de fonctionnement des appareils et de la mention de leurs résultats positifs au dossier. Il requiert que le dénonciateur soit invité à démontrer qu'il a contrôlé à intervalles réguliers l'enregistrement des valeurs mesurées. Il est vrai que, selon la rubrique « vérifications » du procès-verbal du 3 juillet 2020 des mesures de vitesse, la case « résultat positif de test de fonctionnement » n'est pas cochée (P. 8/1). Il n'en demeure pas moins que les instruments de mesure utilisés ont été dûment vérifiés en date du 3 juillet 2020, étant relevé que cette vérification était valable jusqu'au 31 juillet 2021, et que l'excès de vitesse a été détecté le 8 septembre 2020, soit très peu de temps après les contrôles effectués (P. 8/2 ss). Les certificats de vérification attestent que les instruments de mesure ont été contrôlés selon les prescriptions de l'Institut fédéral de métrologie, que ces instruments répondent aux exigences légales et qu'ils peuvent être utilisées pour des mesures officielles conformément à l'OOCR-OFROU. Par conséquent, les prétendues lacunes dans le contrôle technique du système de mesure invoquées par l'appelant ne mettent pas en doute le bon fonctionnement du système de mesure. Les réquisitions de preuves de l'appelant à ce sujet doivent être rejetées puisque les certificats de l'Institut fédéral de métrologie suffisent pour constater le bon fonctionnement du système de mesure au jour de l'infraction.

E. 4.3.2

S'agissant de l'excès de vitesse, il est établi que l'appelant était au volant de son véhicule, le 8 septembre 2020, vers 21h15, sur la semi-autoroute A9b, jonctions Ballaigues-Orbe, et qu'il a franchi les deux extrémités du tronçon de 8'550 mètres le long duquel sa vitesse a été calculée (P. 4 confirmée par la P. 37). Il a parcouru ces 8'550 mètres en 224.091 secondes, soit à une vitesse moyenne de 137 km/h (P. 4 confirmée par la P. 37). Le dépassement de plus de 35km/h de la vitesse maximale autorisée est ainsi établi et l'infraction de violation grave des règles de la LCR réalisée. 5. L'appelant ne conteste pas la quotité de la peine infligée. Examinée d'office, les sanctions de 60 jours-amende, à 40 fr. le jour, avec un délai d'épreuve de deux ans, et d'une amende de 400 fr., convertible en 10 jours de peine privative de liberté de substitution, infligées par le premier juge, ont été fixées en application des critères légaux à charge et à décharge et conformément à la culpabilité de Q._____. Elles sanctionnent ainsi adéquatement le comportement de celui-ci, compte tenu de sa situation financière. En effet, la culpabilité du prévenu est moyenne. Il a dépassé de 51 km/h la vitesse maximale de 80 km/h autorisée sur un tronçon notoirement dangereux et ce alors qu'il faisait déjà nuit. Le prévenu a ainsi adopté une conduite dangereuse, à même d'augmenter le risque d'accidents. Le casier judiciaire français du prévenu fait état de trois condamnations relativement anciennes et concernant principalement des atteintes au patrimoine. Il a en outre déclaré n'avoir eu que de « petits soucis » dans son pays en matière de circulation routière, liés notamment à l'usage du téléphone au volant ou à l'omission d'attacher la ceinture de sécurité. Le prévenu pourra bénéficier du sursis, les condamnations antérieures étant relativement anciennes et aucune infraction en matière de

circulation routière ne figurant à son casier judiciaire. Il n'est ainsi pas possible de poser un pronostic défavorable. Le délai d'épreuve sera fixé à 2 ans. 6. En définitive, l'appel de Q._____ doit être rejeté et le jugement entrepris confirmé. Vu l'issue de la cause, les frais d'appel, par 1'430 fr., constitués en l'espèce de l'émolument de jugement (art. 21 al. 1 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). Compte tenu de ce qui précède, les conditions d'octroi d'une indemnité au sens de l'art. 429 CPP ne sont pas remplies.

E. 7

; ATF 124 IV 86 consid. 2a ; ATF 120 la 31 consid. 2).

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