

VD_GERICHTE AM22.012204 vom 29. November 2023

VD Tribunal cantonal, 2023-11-29, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_gerichte_AM22.012204

FR: VD_GERICHTE AM22.012204 du 29 novembre 2023

IT: VD_GERICHTE AM22.012204 del 29 novembre 2023

Erwägungen

E. 8

janvier 2024, D._____ a interjeté appel contre ce jugement en concluant principalement à sa réforme en ce sens qu'il est libéré de l'infraction de violation grave des règles de la circulation routière et de toute peine, qu'une indemnité de 10'153 fr. 26 lui est allouée pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits de procédure en première instance, ainsi qu'une indemnité d'un montant à fixer selon la liste des opérations à produire pour la deuxième instance et que les frais de procédure de première et de deuxième instances sont laissés à la charge l'Etat. Subsidiairement, il a conclu à son annulation et au renvoi de la cause au Tribunal de police pour nouveau jugement dans le sens des considérants. A l'audience d'appel, D._____ a conclu à l'octroi d'une indemnité à forme de l'art. 429 CPP d'un montant de 2'981 fr. 25, hors audience, pour la procédure de deuxième instance. C. Les faits retenus sont les suivants :

- 7 - 1. D._____, né le [...] 1970, est ressortissant suisse et français. Domicilié en Suisse dans le canton de [...], il est divorcé et n'a personne à charge. Chef d'entreprise, il réalise un salaire net de 10'350 fr. par mois douze fois l'an. Il rembourse un prêt hypothécaire à hauteur de 1'350 fr. par mois. Il loue un garage en France pour stocker ses voitures pour 1'015 euros par mois. Le loyer mensuel de son appartement à [...] s'élève à 1'100 francs. Il est propriétaire d'un appartement à [...]. L'extrait du casier judiciaire suisse de D._____ ne comporte aucune inscription. L'extrait du fichier SIAC de D._____ mentionne les mesures administratives suivantes : - 30 novembre 2016 : avertissement pour vitesse, cas de peu de gravité ; - 18 juillet 2018 : avertissement pour vitesse, cas de peu de gravité ; - 27 août 2018 : retrait du permis de conduire du 23.02 au 22.03.2019 pour vitesse, cas de peu de gravité. 2. Le 7 mars 2022, à 13h19, à [...], route [...], D._____ a circulé au volant d'un véhicule automobile à une vitesse de 85 km/h, marge de sécurité déduite, alors que la vitesse maximale autorisée était de 60 km/h, le dépassement de la vitesse prescrite s'élevant à 25 km/h. L'installation utilisée pour ce contrôle radar était un système cinémométrique laser cl 1 de type « LasTec LTI 20-20 TruCAM II, No TC008156, METAS 458819 », contrôlé la dernière fois le 23 juin 2021 – certificat de vérification no 258-36227 – selon les prescriptions de vérification de METAS fixées lors de l'examen du modèle, vérification valable jusqu'au 30 juin 2022 (P. 15/2, P. 29/3).

- 8 - 3. Par ordonnance pénale du 8 juillet 2022, le Ministère public de l'arrondissement de l'Est vaudois a condamné D._____ pour violation grave des règles de la circulation routière à une peine pécuniaire de 20 jours-amende à 90 fr. le jour avec sursis pendant 2 ans, ainsi qu'à une amende de 360 fr. convertible en une peine privative de liberté de substitution de 4 jours en cas de non-paiement fautif. D._____ a formé opposition à cette ordonnance pénale (P. 5). Le 12 mai 2023, le Ministère public de l'arrondissement de l'Est vaudois a décidé de maintenir son ordonnance pénale et a transmis le dossier de la

cause au Tribunal de police de l'arrondissement de l'Est vaudois (P. 24). En droit : 1. Interjeté dans les formes et délais légaux par une partie ayant la qualité pour recourir contre le jugement d'un tribunal de première instance ayant clos la procédure (art. 398 al. 1 CPP [Code de procédure pénale suisse du 5 octobre 2007 ; RS 312.0]), l'appel de D. _____ est recevable. 2. 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 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). 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

- 9 - 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 (TF 6B_482/2022 du 4 mai 2023 consid. 4.2 ; TF 6B_481/2020 du 17 juillet 2020 consid. 1.2). 2.2 La constatation des faits est incomplète au sens de l'art. 398 al. 3 let. b CPP lorsque toutes les circonstances de fait et tous les moyens de preuve déterminants pour le jugement n'ont pas été pris en compte par le tribunal de première instance. Elle est erronée lorsque le tribunal a omis d'administrer la preuve d'un fait pertinent, a apprécié de manière erronée le résultat de l'administration d'un moyen de preuve ou a fondé sa décision sur des faits erronés, en contradiction avec les pièces, par exemple (Kistler Vianin, in : Jeanneret et al. [éd.], Commentaire romand, Code de procédure pénale suisse [ci-après : CR CPP], 2e éd., Bâle 2019, n. 19 ad art. 398 CPP et réf. cit.). 2.3 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). Le tribunal 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), 14 par. 2 Pacte ONU II (Pacte international relatif aux droits civils et politiques conclu à New York le 16 décembre 1966 ; RS 0.103.2) et 6 par. 2 CEDH (Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales conclue à Rome le 4 novembre 1950 ; RS 0.101), ainsi que son corollaire, le principe in dubio pro reo concernant tant le fardeau de la preuve que l'appréciation des preuves au sens large (ATF 145 IV 154 consid. 1.1 ; ATF 144 IV 345 consid. 2.2.3.1 ; TF 6B_490/2023

- 10 - du 8 novembre 2023 consid. 2.1). En tant que règle sur le fardeau de la preuve, elle signifie, au stade du jugement, que le fardeau de la preuve incombe à l'accusation et que le doute doit profiter au prévenu. Comme règle d'appréciation des preuves (sur la portée et le sens précis de la règle sous cet angle, cf. ATF 144 IV 345 consid. 2.2.3.3), la présomption d'innocence signifie que le juge ne doit pas se déclarer 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. Lorsque l'appréciation des preuves et la constatation des faits sont critiquées en référence au principe in dubio pro reo, celui-ci n'a pas de portée plus large que

l'interdiction de l'arbitraire (ATF 148 IV 409 consid. 2.2 ; ATF 146 IV 88 consid. 1.3.1 ; TF 6B_490/2023 précité consid. 2.1 ; TF 6B_912/2022 du 7 août 2023 consid. 3.1.3). 3. 3.1 L'appelant se plaint d'une constatation erronée et incomplète des faits et demande la modification et le complètement de l'état de fait du jugement sur de nombreux points concernant les difficultés à obtenir – de l'autorité de poursuite pénale, respectivement de la police – les informations en lien avec le radar et les erreurs contenues dans celles-ci. Il soutient que la police a admis avoir commis une erreur dans le traitement des données en lien avec l'étalonnage du radar et que les éléments qu'il met en évidence jettent le discrédit sur la mesure de la vitesse en cause et mettent en cause sa fiabilité. Il fait valoir que la production, par la police, des documents et des informations demandés a été chaotique et en proie à de nombreux atermoiements, que les éléments communiqués étaient incomplets ou erronés, que la police a en particulier tardé à produire le mode d'emploi du radar, lequel est un élément essentiel à sa défense et que le jugement ne mentionne pas la réticence de la police à produire les documents nécessaires et les erreurs commises par celle-ci.

- 11 - Concrètement, il reproche au premier juge de ne pas avoir fait état des éléments suivants : « 1. Par pli du soussigné du 15 novembre 2022, l'appelant a requis que soient ordonnées les mesures d'instructions usuelles en matière de mesure de la vitesse, soit la production en mains de la gendarmerie : - Mode d'emploi du radar ; - Plan à l'échelle attestant du positionnement et de l'installation du radar ; - Photographies de calibrage sur les lieux de contrôle du radar de l'installation ; - Listing des infractions constatées ; - Attestation de l'agent ayant procédé au contrôle ; (dossier, P13) 2. Par pli du 18 novembre 2022 adressé à la Police, et donnant suite aux réquisitions de l'appelant, le Ministère public a ordonné à cette dernière de : - Produire le procès-verbal de mesure du radar en question contenant notamment les données suivantes : - la date et l'heure de la mise en service ; - la désignation exacte du lieu du contrôle, avec direction de la mesure, cas échéant au moyen d'un plan ; - la désignation du système de mesure, avec le numéro METAS ; - la confirmation du contrôle des résultats positifs du test de fonctionnement, - les paramètres principaux (par ex. la distance entre les capteurs, l'intervalle entre deux images, la distance fixe, la limite de vitesse variable ou fixe) ; - la personne responsable du contrôle (nom ou signature lisible) ; - Produire le carnet de bord du radar en question ; - Produire le certificat de vérification du radar en question ; - Produire le certificat d'homologation de l'appareil de mesure concerné ; - Produire tous les documents visant à prouver que le radar a été étalonné conformément aux dispositions légales en vigueur ; - Produire une expertise effective du radar utilisé par le METAS pour contrôler son bon fonctionnement le jour des faits ; - Produire l'attestation ou le diplôme d'opérateur radar décernés aux agents de l'Office de la circulation et du stationnement ayant participé à la mesure de la vitesse en question, aux analyses relatifs, ainsi qu'à l'établissement du procès-verbal de mesure de vitesse ; (dossier, P14) 3. Par pli du 1er décembre 2022 adressé au Ministère public, la police, par l'intermédiaire de Mme [...], a produit un certain nombre des documents requis par l'autorité, notamment le procès-verbal des mesures de vitesse (dossier, P15/1 et 15/2). 4. Malgré l'injonction du Ministère public précise et claire en ce sens, le mode d'emploi du radar n'a pas été produit par la police (dossier, P15/1 a contrario). 5. Par pli du soussigné du 13 février 2023, l'appelant a requis une nouvelle fois la production du mode d'emploi du radar, omis par la police (dossier, P17). 6. Dans cet envoi, l'appelant a également souligné une erreur dans les documents établis et produits par la Police, deux dates d'étalonnage différentes, soit le

E. 13

Dans cet envoi, la police, par l'intermédiaire de M. [...], a quelque peu complété les explications données s'agissant des erreurs en lien avec l'étalonnage du radar, reconnaissant et admettant une nouvelle fois une erreur de la police dans le processus, soit dans le traitement des différentes données en lien avec le contrôle de vitesse contestée (dossier, P29/1). » 3.2 Le fait que l'appelant ait sollicité des mesures d'instruction afin d'établir l'absence de fiabilité de la mesure de la vitesse opérée par la police le 7 mars 2022 ne constitue pas un fait à proprement parler et n'a pas à être mentionné expressément dans l'état de fait du jugement, puisque cela concerne l'appréciation des preuves à laquelle la Cour de céans procèdera ci-après (cf. ch. 4.3). Il n'y a dès lors pas lieu de compléter l'état de fait comme le requiert l'appelant, rien ne justifiant qu'il soit fait état, dans le présent jugement, de l'ensemble des mesures d'instruction requises et des échanges auxquels elles ont donné lieu, que celles-ci aient abouti ou non. De plus, contrairement à ce que prétend l'appelant, il importe peu que la production au dossier, par la police, des documents et des informations requis ait été chaotique et en proie à de nombreux atermoiements. Au stade de l'appel, D. _____ n'a formulé aucune réquisition de preuves, de sorte que l'on peut en déduire qu'il considère l'instruction comme étant complète. Mal fondé, le grief de l'appelant à ce sujet doit être rejeté. 4.

- 13 - 4.1 Invoquant une constatation erronée des faits et une violation de la présomption d'innocence, l'appelant reproche au premier juge d'avoir retenu que le radar a été utilisé conformément au manuel d'utilisation et que la mesure est parfaitement fiable. Il soutient qu'il a jeté le discrédit sur la mesure de la vitesse en relevant de nombreuses erreurs et imprécisions et que le premier juge ne pouvait pas retenir qu'elle était exempte de toute critique. L'appelant allègue que le mode d'emploi du radar contient des instructions précises quant à la mise en route et à l'utilisation de l'appareil, que selon la section 7 « Essais de l'appareil et vérifications concernant la fiabilité » du mode d'emploi, plusieurs contrôles doivent être effectués durant l'utilisation de l'appareil – test d'intégrité du HUD (Heads UP Display), test d'alignement de la lunette, test d'alignement de la caméra, vérifications concernant la fiabilité de l'appareil, test de distance fixe zéro vitesse et test d'écart de distance – et que le Sgt Z. _____ a indiqué aux débats que soit l'appareil fonctionnait soit il ne fonctionnait pas, qu'il n'y avait pas d'intervention humaine à proprement parler et que ces tests se faisaient automatiquement. Il relève que le mode d'emploi mentionne d'emblée qu'un certain nombre de vérifications internes ont lieu pendant que la « TruCAM » est en marche, qu'à contrario, certains tests ne se font pas automatiquement, qu'il est spécifié au regard de certains tests qu'il est recommandé d'y procéder « avant ou après chaque quart de travail » et qu'une intervention humaine est donc nécessaire. Pour l'appelant, si ces tests figurent expressément dans le mode d'emploi et sont préconisés par le constructeur, cela signifie qu'ils doivent être effectués, faute de quoi le bon fonctionnement de l'appareil et la fiabilité de la mesure ne peuvent pas être garantis. Ces tests nécessitaient des comportements actifs qui n'ont à l'évidence pas été adoptés par l'agent opérateur, le Sgt Z. _____ ayant dit qu'il ne devait rien faire. L'appelant argue encore que la section 4 « Installation de la caméra/du laser en bord de route » désigne les éléments à prendre en considération pour une mesure efficace et fiable, que la distance de pointage optimale est de 70 mètres et que pour être optimales, les mesures doivent être effectuées à une distance oscillant

- 14 - entre 15 et 80 mètres pour un appareil tenu à la main. Il observe enfin que la mesure litigieuse a été effectuée à une distance de 108,1 mètres, soit près de 30 mètres au-delà des recommandations pour une mesure optimale et que la seule mention, sans autre explication, d'une distance maximale de mesure de 1'200 mètres ne suffit pas à établir que la mesure litigieuse est fiable et exacte, rien ne venant infirmer la distance optimale entre 15 et 80 mètres figurant dans le mode d'emploi. 4.2 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, 1ère 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 OOCR-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

- 15 - 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). 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). 4.3 A l'instar du premier juge, la Cour de céans considère que l'appareil de contrôle, en particulier son système cinématique laser,

était valablement étalonné au moment du contrôle de vitesse litigieux. En effet, le radar a fait l'objet d'un certificat de vérification no 258-36227 établi le 23 juin 2021 par l'Institut fédéral de métrologie METAS, valable jusqu'au 30 juin 2022 (P. 15/2, P. 29/3). Ce certificat n'aurait pas été délivré si l'appareil ne correspondait pas aux exigences posées par l'OCCR-OFROU,

- 16 - notamment en termes de précision des mesures ou de la manière dont les valeurs sont arrondies automatiquement par l'appareil. Le fait que le procès-verbal des mesures de vitesse extrait du logiciel de traitement des infractions indique sous la rubrique « Date de l'étalonnage » la date du 13 janvier 2021 (P. 15/2) alors que le certificat de vérification mentionne comme « Date de vérification » le 23 juin 2021 n'est pas déterminant. Comme l'ont expliqué la police (P. 29/1) et le Sgt Z. _____ (jugement p. 8), la date figurant sur le procès-verbal extrait du logiciel, un document interne, résulte d'une erreur de plume faite lors de l'insertion des données dans le logiciel et seule la date de vérification figurant sur le procès-verbal établi par l'opérateur immédiatement après le contrôle et à l'origine de la dénonciation est correcte. L'excès de vitesse a donc été constaté durant la période de validité du certificat de vérification de l'appareil METAS 458819. L'appelant se prévaut en vain de l'absence des tests de contrôle préconisés par le mode d'emploi de l'appareil pour soutenir que le radar n'a pas été utilisé conformément à son manuel d'utilisation. Entendu par le Tribunal de police, le Sgt Z. _____ a expliqué que les vérifications se faisaient obligatoirement et automatiquement lors de chaque allumage, qu'il n'y avait pas de mesure possible si ces tests ne se faisaient pas correctement, que si quelque chose ne fonctionnait pas, il y avait un message d'erreur et qu'il n'y avait pas d'intervention humaine lors du contrôle du fonctionnement de l'appareil, celui-ci faisant lui-même les contrôles (jugement pp. 8-10). Il paraît dès lors évident qu'un défaut de l'appareil entraînerait une impossibilité de prendre la mesure et non une erreur dans la mesure elle-même, et qu'il n'y a pas de place pour une erreur humaine puisque l'appareil teste lui-même automatiquement son bon fonctionnement. Il peut être donné acte à l'appelant que certains contrôles doivent être faits manuellement. Il s'agit en particulier du test d'alignement de la caméra et de la lunette destiné à s'assurer que le faisceau est aligné à la visée et que la photographie vise le bon endroit, comme l'a dit le Sgt Z. _____ aux débats (jugement p. 9). Il en va de

- 17 - même s'agissant de la distance optimale pour la prise de mesure ressortant du manuel d'utilisation, au sujet de laquelle le Sgt Z. _____ s'est clairement expliqué (jugement p. 10) : « On doit suivre le véhicule. On prend la vitesse à une certaine distance, la photo se fait entre 40 et 60 m, pendant tout le temps on doit suivre le véhicule. Plus le véhicule est loin, plus il est petit. Si le faisceau sort du véhicule, on perd la mesure. ». Dans ces cas-là, si les contrôles ne sont pas effectués ou si la distance optimale n'est pas respectée, il en résulte une impossibilité de mesurer la vitesse (la photographie n'est pas alignée) et non une erreur dans le résultat. Comme l'a retenu le premier juge, le fait que la mesure a été prise à une distance de 108,1 mètres n'est pas contraire au manuel d'utilisation de l'appareil et n'invalide pas la mesure. Le mode d'emploi du radar précise expressément que la distance de mesure maximale est de 1'200 mètres (P. 29/2 p. 79). La distance de 108,1 mètres n'a ainsi pas pu empêcher le radar de fonctionner correctement. A noter que les distances optimales de 15 à 80 mètres évoquées par l'appelant concernent la prise de photographies, et non la mesure de la vitesse, de sorte que la distance de 108,1 mètres n'entache en rien la fiabilité de la mesure effectuée. Tout bien considéré, l'appelant n'apporte aucun élément qui remettrait en cause la fiabilité de l'appareil de contrôle avec lequel la police a mesuré la

vitesse à laquelle il circulait le 7 mars 2022 et la précision de la mesure. Lors de sa première audition le 24 juin 2022, le prévenu a déclaré (P. 4, PV aud. R. 11) : « Les vitesses relevées me paraissent hautes. Je suis surpris, car avec ma petite voiture cela ne me paraît pas possible. ». Aux débats, le prévenu a finalement admis que son véhicule pouvait circuler à 85 km/h, tout en contestant avoir conduit à cette vitesse et en relevant que la marge d'erreur est incorrecte (jugement p. 7). Le Sgt Z. _____ a quant à lui expliqué qu'il n'y avait pas d'intervention humaine sur la marge d'erreur (jugement p. 10). Ce policier, qui a témoigné de la bonne utilisation de l'appareil de contrôle, est non seulement assermenté, mais il a également suivi un « cours sur les connaissances théoriques spécialisées pour contrôler les infractions aux

- 18 - limitations de vitesse » au moyen de matériel conforme aux exigences du droit fédéral (P. 15/2). Il n'y a dès lors aucune raison de douter des compétences et des constats effectués par le Sgt Z. _____, et ses déclarations doivent être privilégiées par rapport à celles du prévenu, d'autant que contrairement à un prévenu qui risque l'inscription d'une condamnation dans son casier judiciaire et un retrait de son permis de conduire, le policier n'a aucun intérêt à mentir. Au vu de ce qui précède, la fiabilité de la mesure de la vitesse opérée par le radar ne suscite aucun doute raisonnable. Le premier juge était donc fondé à retenir que le prévenu circulait à la vitesse de 85 km/h, marge de sécurité déduite, lorsqu'il a été flashé. Mal fondé, ce grief doit être rejeté. 5. 5.1 L'appelant conteste sa condamnation pour violation grave des règles de la circulation au sens de l'art. 90 al. 2 LCR. Il soutient une nouvelle fois que la vitesse mesurée par le radar n'est pas fiable ni exacte, qu'il subsiste des zones d'ombre entourant la prise de cette mesure, que la vitesse retenue est le seul élément à charge, qu'elle doit être exempte de tout reproche et que la rigidité du système impose la plus grande précision. Il fait valoir que l'agent opérateur n'a pas été en mesure de confirmer si et dans quelle mesure la vitesse mesurée a été arrondie au chiffre entier le plus proche et que l'excès de vitesse commis constitue tout au plus une faute légère au sens de l'art. 90 al. 1 LCR. 5.2 5.2.1 Selon l'art. 90 LCR (Loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 ; RS 741.01), celui 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 (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).

- 19 - 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'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. Est notamment sans scrupules le comportement qui ne tient absolument pas compte des biens juridiques d'autrui. Il peut également en aller ainsi en cas de simple ignorance (momentanée) de la mise en danger des intérêts d'autrui (ATF 131 IV 133 consid. 3.2 p. 136 ; TF 6B_1300/2016 du 5 décembre 2017 consid. 2 non publié aux 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 ; TF 6B_254/2023 du 12 juillet 2023 consid. 4.2). 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, les éléments objectif – et en principe subjectif – du cas grave au

- 20 - sens de l'art. 90 al. 2 LCR sont réalisés, 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 et les références citées ; TF 6B_734/2023 du 20 octobre 2023 ; TF 6B_254/2023 précité consid. 4.3). Le conducteur qui dépasse de manière aussi caractérisée la vitesse autorisée agit intentionnellement ou à tout le moins par négligence grossière. Il existe un lien étroit entre la violation objectivement grave et l'absence de scrupule sous l'angle subjectif, sous réserve d'indices contraires spécifiques (TF 6B_326/2017 du 20 novembre 2017 consid. 1.1 ; TF 6B_3/2014 du 28 avril 2014 consid. 1.1). L'art. 8 al. 1 let. b ch. 1 OOCR-OFROU stipule qu'en cas de mesure par laser, pour une valeur mesurée inférieure ou égale à 100 km/h, la valeur de 3 km/h doit être déduite de la vitesse mesurée, après que cette dernière a été arrondie au chiffre entier le plus proche. 5.2.2 La vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité (art. 32 al. 1 1re phr. LCR). Le Conseil fédéral limitera la vitesse des véhicules automobiles sur toutes les routes (art. 32 al. 2 LCR). Selon l'art. 4a al. 1 let. b OCR (Ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 ; RS 741.11), la vitesse maximale générale des véhicules peut atteindre, lorsque les conditions de la route, de la circulation et de visibilité sont favorables, 80 km/h hors des localités, à l'exception des semi-autoroutes et des autoroutes. Lorsque des signaux indiquent d'autres vitesses maximales, celles-ci sont applicables en lieu et place des limitations générales de vitesse (al. 1) ; il en va de même des vitesses inférieures imposées à certains genres de véhicules par l'art. 5 ou à certains véhicules par décision de l'autorité compétente (art. 4a al. 5 OCR).

- 21 - 5.3 Les griefs de l'appelant en lien avec la mesure de la vitesse litigieuse doivent tous être écartés, puisque pour les motifs exposés ci-avant (cf. ch. 4.3 supra), la vitesse de 85 km/h sera retenue. S'agissant en particulier de l'arrondissement de la vitesse mesurée au chiffre entier le plus proche avant la déduction de la marge de sécurité (cf. art. 8 al. 1 let. b ch. 1 OOCR-OFROU), il ressort des déclarations du Sgt Z. _____ qu'il n'y a pas de chiffres à virgule et que l'appareil arrondit lui-même la vitesse mesurée (jugement p. 11), de sorte que l'agent opérateur n'intervient pas pour fixer la vitesse nette. Prendre en considération la vitesse avant qu'elle n'ait été arrondie serait pour le surplus contraire à l'art. 8 al. 1 let. b OOCR-OFROU. Mal fondé, ce moyen doit être rejeté. Les faits datent du 7 mars 2022. Les conditions météorologiques étaient bonnes et la route était sèche. Le

contrôle de vitesse a eu lieu sur une route cantonale située dans une zone d'habitations où il y a de nombreuses intersections avec des routes secondaires. Il ne s'agit pas d'une ligne droite avec une bonne visibilité. Des véhicules pouvaient donc surgir à tout moment sur la route cantonale et des usagers moins rapides, tels que des tracteurs, des camions ou des vélos, pouvaient s'y trouver. Conformément à ce qui a été exposé ci-avant (cf. ch. 4.3 supra), il convient de retenir que l'appelant circulait à une vitesse de 85 km/h, marge de sécurité déduite. La vitesse était limitée à 60 km/h à l'endroit où le prévenu a été flashé, ce qui n'est pas contesté. Dans ces conditions, l'appelant a dépassé la vitesse maximale autorisée de 25 km/h, créant, à tout le moins par négligence grossière, un sérieux danger pour la sécurité des autres usagers. Au reste, la Cour de céans ne discerne aucune circonstance exceptionnelle qui justifierait l'exclusion de l'application du cas grave. Partant, la condamnation de l'appelant pour violation grave des règles de la circulation routière au sens de l'art. 90 al. 2 LCR doit être confirmée. 6.

- 22 - 6.1 L'appelant, qui conclut à libération, ne conteste pas la peine en tant que telle. Celle-ci doit toutefois être examinée d'office. 6.2 Selon l'art. 47 CP, le juge fixe la peine d'après la culpabilité de l'auteur. Il prend en considération les antécédents et la situation personnelle de ce dernier ainsi que l'effet de la peine sur son avenir (al. 1). La culpabilité est déterminée par la gravité de la lésion ou de la mise en danger du bien juridique concerné, par le caractère répréhensible de l'acte, par les motivations et les buts de l'auteur et par la mesure dans laquelle celui-ci aurait pu éviter la mise en danger ou la lésion, compte tenu de sa situation personnelle et des circonstances extérieures (al. 2). La culpabilité de l'auteur doit être évaluée en fonction de tous les éléments objectifs pertinents qui ont trait à l'acte lui-même, à savoir notamment la gravité de la lésion, le caractère répréhensible de l'acte et son mode d'exécution. Du point de vue subjectif, sont pris en compte l'intensité de la volonté délictuelle ainsi que les motivations et les buts de l'auteur. A ces composantes de la culpabilité, il faut ajouter les facteurs liés à l'auteur lui-même, à savoir ses antécédents, sa réputation, sa situation personnelle (état de santé, âge, obligations familiales, situation professionnelle, risque de récidive, etc.), sa vulnérabilité face à la peine, de même que son comportement après l'acte et au cours de la procédure pénale (ATF 142 IV 137 consid. 9.1, JdT 2016 I 169 ; ATF 141 IV 61 consid. 6.1.1 et les références citées ; TF 6B_183/2021 du 27 octobre 2021 consid. 1.3). A teneur de l'art. 42 al. 1 CP, le juge suspend en règle générale l'exécution d'une peine pécuniaire ou d'une peine privative de liberté de deux ans au plus lorsqu'une peine ferme ne paraît pas nécessaire pour détourner l'auteur d'autres crimes ou délits. Selon l'art. 90 al. 2 LCR, 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.

- 23 - 6.3 Vérifiée d'office, la sanction, fixée en application des critères légaux à charge et à décharge, et conformément à la culpabilité et à la situation personnelle de D. _____, ne prête pas le flanc à la critique. Il peut être renvoyé à cet égard à la motivation du premier juge (cf. jugement pp. 16 à 18 ; art. 82 al. 4 CPP), qui est claire et convaincante. Au vu de la faute commise par l'appelant, de sa difficulté à reconnaître sa faute et de ses antécédents d'infractions à la loi sur la circulation routière, la peine pécuniaire de 20 jours-amende à 90 fr. le jour avec sursis pendant trois ans, ainsi que l'amende de 360 fr. prononcée à titre de sanction immédiate et la peine privative de liberté de substitution en cas de non-paiement fautif de 4 jours, répriment adéquatement le comportement litigieux de l'appelant et doivent être confirmées. 7. La condamnation de l'appelant étant confirmée en appel, celui-ci est

tenu aux frais de première et de deuxième instances (art. 426 al. 1 CPP). Partant, il ne saurait prétendre à une indemnité au sens de l'art. 429 al. 1 let. a CPP pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits en première et en deuxième instance.

8. En définitive, l'appel de D. _____ doit être rejeté et le jugement entrepris confirmé.

Vu l'issue de la cause, les frais de la procédure d'appel, constitués du seul émolument de jugement, par 2'270 fr. (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

D. _____, qui succombe (art. 428 al. 1 CPP).

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