

## VD\_GERICHTE PE10.024382 vom 7. November 2011

VD Tribunal cantonal, 2011-11-07, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_gerichte\\_PE10.024382](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_gerichte_PE10.024382)

FR: VD\_GERICHTE PE10.024382 du 7 novembre 2011

IT: VD\_GERICHTE PE10.024382 del 7 novembre 2011

### Volltext

TRIBUNAL CANTONAL 21 PE10.024382-PGT/EEC JUGEMENT DE LA COUR D'APPEL PENALE \_\_\_\_\_

Audience du 13 février 2012 \_\_\_\_\_ Présidence de M. S A U T E R E L, président Juges : MM. Battistolo et Colelough Greffière : Mme Puthod \*\*\*\*\* Parties à la présente cause : M. \_\_\_\_\_, prévenu, représenté par Me Jean-Claude Mathey, avocat de choix à Lausanne, appelant, et Ministère public, représenté par le procureur de l'arrondissement du Nord vaudois, intimé. 654

- 8 - La Cour d'appel pénale considère : En fait : A. Par jugement du 7 novembre 2011, le Tribunal de police de l'arrondissement de la Broye et du Nord vaudois a constaté que M. \_\_\_\_\_ s'est rendu coupable de violation grave des règles de la circulation, conduite d'un véhicule défectueux, défaut de port de permis de conduire et défaut de port de permis de circulation (I), l'a condamné à cinquante jours-amende, le montant du jour-amende étant fixé à 60 fr. et à une amende de 420 francs (II), a dit qu'à défaut de paiement de l'amende, la peine privative de liberté de substitution sera de sept jours (III), a ordonné le maintien au dossier, comme pièce à conviction, d'un CD versé au dossier sous fiche n° 13250/11 (IV) et a mis les frais par 2'547 fr. 80 à la charge de M. \_\_\_\_\_ (V). B. Le 17 novembre 2011, M. \_\_\_\_\_ a formé appel contre ce jugement. Par déclaration d'appel du 14 décembre 2011, il a conclu, avec suite de frais et dépens, à l'admission de l'appel (I), principalement, à la réforme du jugement entrepris en ce sens qu'il est libéré de l'infraction de violation grave des règles de la circulation et condamné à une amende d'ordre pour conduite d'un véhicule défectueux, défaut de port de permis de conduire et défaut de port du permis de circulation (II) et, subsidiairement, à l'annulation du jugement entrepris et au renvoi de la cause au Tribunal de première instance pour qu'il soit procédé à de nouveaux débats et pour qu'un nouveau jugement soit rendu (III). L'appelant a également produit une pièce et renouvelé ses réquisitions de preuves tendant à la mise en œuvre d'une expertise et à la production du rapport d'étalonnage du système Bredar ainsi que du graphique des vitesses mesurées pendant le contrôle.

- 9 - Le 19 décembre 2011, le Ministère public a déclaré s'en remettre à justice s'agissant de la recevabilité de l'appel et ne pas déposer d'appel joint. Le 10 janvier 2012, le Président de la Cour de céans a informé l'appelant que ses réquisitions de preuves étaient rejetées dès lors que les preuves en question n'apparaissaient pas nécessaires au traitement de l'appel. Le 16 janvier 2012, le Ministère public a déclaré qu'il n'entendait pas intervenir en personne aux débats d'appel et qu'il se référait intégralement au jugement rendu par le Tribunal de police de la Broye et du Nord vaudois, concluant ainsi au rejet de l'appel, frais à son auteur. C. Les faits retenus sont les suivants : 1. M. \_\_\_\_\_ est né le 5 février 1972 à Lausanne. Cadet d'une famille de deux enfants, il a été élevé par ses parents à Vulliens, sur le domaine agricole familial. A l'issue de sa scolarité obligatoire, il a fait un apprentissage d'agriculteur,

qu'il a terminé avec succès. En 2008, il a repris le domaine agricole. Son activité d'agriculteur lui rapporte entre 60'000 et 80'000 fr. par an. En 2003, il a épousé F. \_\_\_\_\_, avec laquelle il a eu deux enfants nés en 2004 et 2006. Depuis 2009, il est séparé de son épouse et verse une pension de 2'500 fr. par mois pour l'entretien des siens, hors allocations, selon un arrangement à l'amiable. Sa prime d'assurance-maladie s'élève à 290 fr. par mois. La dette qui grève le domaine est de 1,4 million de francs environ. L'appelant paie quelque 1'000 fr. par mois d'impôt et dispose d'économies pour un montant de l'ordre de 30'000 francs. Le casier judiciaire de M. \_\_\_\_\_ mentionne une condamnation le 17 juillet 2007 par le Tribunal de police de l'Est vaudois à quinze jours-

- 10 - amende à 100 fr. avec sursis pendant deux ans et à 400 fr. d'amende, pour violation simple LCR et ivresse au volant qualifiée. Le fichier ADMAS fait état d'un retrait de permis de quatre mois, soit du 20 décembre 2007 au 19 avril 2008, pour ébriété et inattention. 2. Le vendredi 3 septembre 2010, vers 20 heures, M. \_\_\_\_\_ circulait au guidon de sa moto de marque Ducati Zdm 600 M, immatriculée [...], sur la route cantonale n° 601a Berne-Lausanne, entre Lucens et Moudon. Il venait de Villeneuve FR et se rendait à son domicile à Vulliens. Au même moment, le sergent A. \_\_\_\_\_ et le caporal T. \_\_\_\_\_ procédaient à une surveillance du trafic et avaient pris place dans une WV Passat banalisée assez puissante, équipée d'un appareil de mesure Bredar, stationnée sur la voie d'accès à la route cantonale Lausanne-Berne depuis la route de Lucens à Curtilles. Leur attention a été attirée par la moto de M. \_\_\_\_\_ qui circulait à vive allure en sens inverse, de Payerne en direction de Lausanne. Ils ont fait demi-tour et ont pris la moto en chasse. Ils l'ont perdue de vue sur le pont qui surplombe la Broye, mais ils ont retrouvé un contact visuel sur le tronçon rectiligne entre la sortie de Lucens et l'ancienne centrale nucléaire. La moto se trouvait à une distance d'environ 200 mètres. Les gendarmes ont enclenché l'appareil Bredar et ont procédé à une mesure de la vitesse de l'appelant jusqu'à l'entrée de Moudon, sur une distance de 3'234 mètres. L'intervalle qui les séparait de l'appelant était de 200 mètres environ et n'était pas inférieur à cette distance à la fin de la mesure. Après avoir traversé Moudon, les gendarmes ont interpellé M. \_\_\_\_\_. Ce dernier n'a pu présenter ni permis de conduire, ni permis de circulation. De plus, sa moto ne portait pas sa plaque d'immatriculation. Cette plaque, interchangeable, se trouvait sur un autre véhicule stationné à Villeneuve/FR au moment des faits.

- 11 - Informé de l'excès de vitesse, l'appelant s'est étonné que les gendarmes l'aient suivi à la vitesse de 149 km/h, expliquant que sa moto ne pouvait pas atteindre cette vitesse. 3. Le protocole de relevé de l'appareil Bredar a la teneur suivante: - date de calibrage: 02.08.10 - heure de calibrage: 15:16:51 - date: 03.09.10 - départ secteur A: 20:12:26 - stop secteur A: 20:13:40 - distance du relevé: 3'234.1 m - durée du relevé: 1 min 13 s - vitesse max: 190 km/h - vitesse moyenne: 159 km/h - déduction de la tolérance: 6% - vitesse totale: 149km/h La vitesse de 190 km/h n'est pas celle de M. \_\_\_\_\_, mais celle maximale atteinte par la voiture de gendarmerie banalisée. Le système de mesure choisi est celui de la distance libre. Contrairement au système de mesure en distance constante, la distance entre l'auteur et la voiture suiveuse peut varier pendant la mesure, mais à la fin de la mesure, elle doit être au moins égale ou supérieure à celle du début de la mesure. 4. Selon le rapport de dénonciation, lors de la mesure, le ciel était dégagé, le trafic de faible densité et la chaussée sèche. Le tracé est rectiligne et présente une déclivité en palier. La visibilité est étendue et la vitesse limitée à 80 km/heure. Les faits ont été filmés au moyen d'une caméra équipant le véhicule banalisé. Les images ont été gravées sur un CD qui a été versé au dossier comme

pièce à conviction sous fiche n° 1325/11. Il ressort des images de la vidéo qu'une distance d'environ cinq bornes sépare les deux véhicules au début et à la fin de la mesure.

- 12 - 5. Selon le permis de circulation, la moto Ducati Zdm 600 M a été immatriculée le 3 juin 1998 et a passé deux expertises les 30 mai 2006 et 27 octobre 2008. Il ressort de la fiche d'homologation que la puissance de la moto est de 24 kW (environ 32,6 ch) et sa vitesse maximale de 140 km/h. Pour être limité à 24 kW, le moteur doit présenter les adaptations suivantes: - une réduction du diamètre des ouvertures du boîtier d'admission d'air par une douille de caoutchouc; - une réduction de la section des deux pipes d'admission par un disque métallique perforé d'une ouverture oblongue d'une largeur de 12,5 mm, du bord du disque au centre, avec un rayon intérieur de 6,25 mm; - une réduction à l'entrée des deux silencieux d'échappement, par une douille métallique d'un diamètre intérieur de 12,5 mm. La moto a été soumise le 25 mars 2011 à un examen de la Division technique du Services des automobiles et de la navigation. Dans un rapport du 18 avril 2011, les experts ont constaté après démontage que les réducteurs mentionnés ci-dessus faisaient tous défaut. La moto ne correspond donc pas à la version de son homologation suisse. Elle ne répond plus aux exigences légales démontrées par sa réception suisse par type, notamment au niveau des émissions de bruit au passage et de gaz d'échappement. La vitesse n'a pas été mesurée. Cependant, les experts ont estimé que les non-conformités constatées leur permettaient de confirmer que les performances du véhicules étaient augmentées, en particulier la vitesse maximale. 6. Selon une fiche publiée par Wikipédia, la Ducati 600 Monster a été produite entre 1994 et 2001. Dans sa version d'origine, elle a une puissance de 53 chevaux et peut atteindre la vitesse maximale de 200 km/heure. 7. M. \_\_\_\_\_ a fait procéder à une expertise privée, qu'il a confiée à l'ingénieur S. \_\_\_\_\_. Celui-ci a examiné la moto le 28 juin 2011 et rendu son rapport le 29 juin 2011. Il n'a pas eu connaissance du rapport

- 13 - du SAN du 18 avril 2011. L'ingénieur précité a effectué un contrôle de vitesse et de puissance maximale sur le banc d'essai Dynostar Modèle 70, chez [...] à Saint-Légier. Il a constaté que la vitesse maximale atteinte était de 142 km/h et que la puissance maximale s'élevait à 25,4 kW, soit 34,5 chevaux. L'exploitant de l'entreprise [...], N. \_\_\_\_\_, a confirmé à l'ingénieur S. \_\_\_\_\_ que la moto était entretenue par ses soins. En 2003, il aurait mis la moto aux normes en limitant la course du boisseau agissant sur l'alimentation du moteur. Selon l'ingénieur F. \_\_\_\_\_, cette procédure dictée par des impératifs techniques, n'est pas conforme aux prescriptions en vigueur, mais débouche sur des résultats identiques. Le moteur est bridé au niveau de l'alimentation au lieu de l'échappement. En conclusion, l'ingénieur S. \_\_\_\_\_ a déclaré que la moto était conforme aux données de l'homologation en ce qui concerne les performances. Selon lui, la vitesse moyenne de 149 km/h retenue par le dénonciateur n'est pas compatible avec les performances de la moto, à moins que M. \_\_\_\_\_ n'ait circulé sur un tronçon avec une déclivité descendante et/ou un fort vent dans le dos. A l'audience de première instance, S. \_\_\_\_\_ a confirmé les conclusions de son rapport du 29 juin 2011. Il n'avait pas connaissance du rapport technique du SAN du 18 avril 2011. Il lui a été donné lecture du passage suivant de ce rapport: "Ce véhicule ne correspond pas à la version de son homologation suisse par les réducteurs d'entrée du filtre à air, des pipes d'admission et des échappements, qui fond défaut. La vitesse maximale du véhicule n'a pas été mesurée. Néanmoins, les non-conformités constatées nous permettent de confirmer les performances du véhicule sont augmentées, notamment sa vitesse maximale". L'ingénieur S. \_\_\_\_\_ a

déclaré qu'il ne connaissait pas les raisons de ces modifications, mais il a confirmé qu'elles permettaient normalement d'améliorer les performances de la moto. Il a observé que le SAN n'avait pas tenu compte des modifications faites au niveau de l'alimentation et déploré que ce service n'ait pas procédé à des mesures pour vérifier la

- 14 - portée des modifications. En réponse à une question du défenseur du prévenu, il a expliqué qu'il était possible de procéder à des modifications techniques, notamment en modifiant le diamètre de l'entrée d'air, pour permettre à la moto d'augmenter ses performances et d'atteindre des vitesses de l'ordre de 200 km/h. D. Aux débats d'appel, M. \_\_\_\_\_ a renouvelé sa requête incidente tendant à la mise en œuvre d'une expertise pour établir la vitesse maximale que sa moto était susceptible d'atteindre et à la production du rapport d'étalonnage du système Bredar, du graphique des vitesses mesurées durant le contrôle ainsi qu'un rapport sur l'état des pneus du véhicule de police. Délibérant immédiatement à huis clos, la Cour de céans a rejeté cette requête incidente. En droit : 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.

- 15 - 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). 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. 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 (OCCR-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 OCCR-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

- 16 - 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'OCCCR-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). 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

- 17 - 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. 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. 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. 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

- 18 - 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

- 19 - 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 142 km/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. 4.2 En conséquence, mal fondé, le grief de l'appelant doit être rejeté. 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). Par ces motifs, la Cour d'appel pénale, appliquant les articles 34, 47, 49 al. 1, 50, 106 CP; 90 ch. 2, 93 ch. 2, 99 ch. 3 LCR, 398 ss CPP, prononce: I. L'appel formé par M. \_\_\_\_\_ est rejeté.

- 20 - II. Le jugement rendu le 7 novembre 2011 par le Tribunal de police de l'arrondissement de la Broye et du Nord vaudois est confirmé selon le dispositif suivant : "I. Constate que M. \_\_\_\_\_ s'est rendu coupable de violation grave des règles de la circulation, conduite d'un véhicule défectueux, défaut de port du permis de conduire et défaut de port du permis de circulation; II. Condamne M. \_\_\_\_\_ à 50 (cinquante) jours-amende, le montant du jour-amende étant fixé à 60 fr. (soixante francs) et à une amende de 420 fr. (quatre cent vingt francs); III. Dit qu'à défaut de paiement de l'amende, la peine privative de liberté de substitution sera de sept jours; IV. Ordonne le maintien au dossier, comme pièce à conviction, d'un CD versé au dossier sous fiche n° 13250/11; V.

Met les frais par 2'547 fr. 80 (deux mille cinq cent quarante-sept francs et huitante centimes) à la charge de M.\_\_\_\_\_." III. Les frais d'appel, par 2'020 fr. (deux mille vingt francs), sont mis à la charge de M.\_\_\_\_\_. IV. Le présent jugement est exécutoire. Le président : La greffière :

- 21 - Du 14 février 2012 Le dispositif du jugement qui précède est communiqué à l'appelant et aux autres intéressés. La greffière : Du Le jugement qui précède, dont la rédaction a été approuvée à huis clos, est notifié, par l'envoi d'une copie complète, à : - Me Jean-Claude Mathey, avocat (pour M.\_\_\_\_\_), - Ministère public central, et communiqué à : - M. le Président du Tribunal d'arrondissement de la Broye et du Nord vaudois, - Ministère public de l'arrondissement du Nord vaudois, - Service des automobiles et de la navigation, par l'envoi de photocopies.

- 22 - Le présent jugement peut faire l'objet d'un recours en matière pénale devant le Tribunal fédéral au sens des art. 78 ss LTF (loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral – RS 173.110), cas échéant d'un recours constitutionnel subsidiaire au sens des art. 113 ss LTF. Ces recours doivent être déposés devant le Tribunal fédéral dans les trente jours qui suivent la notification de l'expédition complète (art. 100 al. 1 LTF). La greffière :

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