

# **VD\_OMNI CR.2005.0344 vom 18. Oktober 2006**

VD Tribunal cantonal, 2006-10-18, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_CR.2005.0344](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2005.0344)

FR: VD\_OMNI CR.2005.0344 du 18 octobre 2006

IT: VD\_OMNI CR.2005.0344 del 18 ottobre 2006

## **Regeste**

X. c/Service des automobiles et de la navigation | Circuler 500 mètres à 40km/h sur la bande d'arrêt d'urgence, lors des travaux du tunnel de Glion, dans le but de quitter l'autoroute plus rapidement, ne justifie pas le retrait du permis de conduire, le recourant - au bénéfice d'une réputation irréprochable - ayant invoqué une erreur de droit au vu des articles de presse parus à l'époque. Recours admis: décision annulée. Recours au TF du SA.

## **Erwägungen**

### **E. 1**

L'infraction litigieuse a eu lieu le 24 avril 2005, de sorte que les nouvelles dispositions légales, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005, sont applicables en l'espèce.

### **E. 2**

Selon l'art. 35 al. 1 LCR, les croisements se font à droite, les dépassements à gauche. L'art. 43 al. 3 LCR prévoit que les véhicules automobiles ne pourront accéder aux autoroutes qu'aux endroits prévus à cet effet et devront respecter les prescriptions d'utilisation ainsi que les règles spéciales de circulation. Parmi ces règles, l'art. 8 al. 1 OCR prévoit que sur les routes marquées de plusieurs voies pour une même direction - comme les autoroutes - les conducteurs doivent suivre la voie extérieure de droite. A teneur de l'art. 36 al. 3 OCR, le conducteur n'utilisera la bande d'arrêt d'urgence et les places prévues pour les véhicules en panne et signalées comme telles qu'en cas de nécessité absolue. En l'espèce, le recourant ne conteste pas les faits retenus à son encontre, à savoir qu'il a emprunté la bande d'arrêt d'urgence sur une distance d'environ 500 mètres et remonté les files de véhicules circulant à très faible allure pour sortir plus rapidement de l'autoroute à la jonction de Villeneuve. Il considère cependant que la mesure est disproportionnée et conclut à la révision de la décision attaquée.

### **E. 3**

Selon l'art. 16a al. 1 lit. a LCR, commet une infraction légère la personne qui, en violant les règles de la circulation, met légèrement en danger la sécurité d'autrui et à laquelle seule une faute bénigne peut être imputée. L'art. 16a al. 2 LCR prévoit qu'après une infraction légère, le permis de conduire est retiré pour un mois au moins au conducteur qui a fait l'objet d'un retrait de permis ou d'une autre mesure administrative au cours des deux années précédentes. L'art. 16a al. 3 LCR prévoit que l'auteur d'une infraction légère fait l'objet d'un avertissement si, au cours des deux années précédentes, le permis de conduire ne lui a pas été retiré et qu'aucune autre mesure administrative n'a été prononcée. Enfin, en cas d'infraction particulièrement légère, il est renoncé à toute mesure administrative (art. 16a al. 4 LCR). Selon l'art 16b al. 1 lit. a LCR, commet une infraction moyennement grave la personne qui, en violant les règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui

ou en prend le risque. L'art. 16b al. 2 lit. a LCR prévoit qu'après une infraction moyennement grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré pour un mois au minimum.

#### **E. 4**

En l'espèce, le recourant, en circulant sur la bande d'arrêt d'urgence sur une distance d'environ 500 mètres, a violé les dispositions citées au considérant 2. Il faut donc retenir à sa charge la commission d'une infraction aux règles de la circulation au sens de l'art. 16 LCR. Le prononcé d'une mesure administrative présuppose toutefois que le conducteur ait en outre provoqué une mise en danger. A cet égard, le rapport de police précise que tous les véhicules circulaient à très faible allure et qu'aucun usager n'a été gêné par le recourant. Il suffit toutefois d'une mise en danger abstraite pour qu'une mesure soit prononcée. En général, on peut imputer la création d'une telle mise en danger à celui qui remonte une file de véhicules en empruntant la bande d'arrêt d'urgence en considérant que la plupart des autres conducteurs ne s'attendent pas à ce qu'un véhicule les dépasse par la droite en utilisant la bande d'arrêt d'urgence et qu'il pourrait se produire une collision dans l'hypothèse où un autre conducteur se verrait contraint de s'arrêter sur la bande d'arrêt d'urgence. On peut aussi considérer, même si cela n'est pas l'hypothèse la plus vraisemblable, que les véhicules circulant dans la colonne pourraient devoir, à cause d'une intervention de la police ou d'une ambulance, s'écarter sur la bande d'arrêt d'urgence ou être surpris par le véhicule qui les dépasse sur celle-ci et être amenés à se comporter de manière erronée (voir dans ce sens un arrêt du Tribunal fédéral 6A.22/2005 du 31 mai 2005). En s'appuyant sur cette jurisprudence fédérale, le Tribunal administratif a prononcé un retrait de permis d'un mois (CR.2005.0042 du 27 mars 2006, CR.2005.0057 du 8 juin 2006) ou un avertissement (en cas de bons antécédents, CR.2004.0342 du 4 mai 2006) pour sanctionner un usage illicite de la bande d'arrêt d'urgence (voir en outre CR.2005.0136 du 3 mars 2006: un conducteur aux bons antécédents a encouru un avertissement pour n'avoir parcouru qu'une soixantaine de mètres sur la bande d'arrêt d'urgence puis réintégré la file en constatant que la sortie était encore loin). Au surplus, il y a lieu de préciser que l'instruction de nombreux recours identiques a progressivement amené le tribunal à relativiser la mise en danger - et par là la faute - suivant les cas. Le tribunal a constaté par exemple que, lors des travaux dans le tunnel de Glion, les conditions étaient telles que la police, son propre véhicule étant stationné sur la bande d'arrêt d'urgence, pouvait arrêter la circulation sur l'autoroute pour permettre aux véhicules interpellés de reprendre place dans la file (CR.2005.0063 du 9 juin 2006), ou que la police avait autorisé le TCS à utiliser la bande d'arrêt d'urgence pour sortir à faible allure de l'autoroute (CR.2005.0447 du 20 juillet 2006), ce qui montre assez que la présence d'un véhicule arrêté ou circulant à faible allure sur la bande d'arrêt d'urgence n'engendrait pas de mise en danger significative (CR.2005.0263 du 22 septembre 2006). Ainsi, dans des cas d'usage de la bande d'arrêt d'urgence au cours des travaux de réfection du tunnel de Glion, la jurisprudence récente a retenu que les circonstances de l'espèce ne permettaient pas de discerner une mise en danger, si ce n'est dans une mesure insignifiante, si bien qu'il se justifiait d'abandonner toute mesure administrative (CR.2005.0052 du 25 septembre 2006, CR.2005.0263 du 22 septembre 2006, CR.2005.0169 du 7 août 2006, CR.2005.0447 du 20 juillet 2006, CR.2005.0063 du 9 juin 2006; voir également la décision rendue dans la cause CR.2005.0277 le 25 avril 2006 à la suite d'une libération par le juge pénal).

#### **E. 5**

a) En l'espèce, le recourant a remonté sur une distance de 500 mètres environ une file de véhicules qui roulaient à très faible allure. La vitesse du recourant se situant à 40km/h selon le rapport de police, on est donc loin de l'hypothèse du conducteur qui circulerait à vive allure sur la bande d'arrêt d'urgence pour devancer un flot de trafic. A cette vitesse réduite, l'hypothèse d'un véhicule en perdition qui devrait subitement quitter la file de droite de l'autoroute est finalement assez peu vraisemblable. Reste toutefois l'hypothèse où l'intervention de la police ou des véhicules sanitaires nécessiterait que les véhicules circulant normalement s'écartent sur la bande d'arrêt d'urgence. Le recourant a donc créé un risque mais il est faible compte tenu de sa vitesse limitée. Dans ces conditions et au vu du considérant précédent, la mise en danger paraît insignifiante, si bien que la faute - qui s'apprécie en fonction de la conscience que le conducteur pouvait avoir de créer un danger - peut également être tenue pour bénigne. b) Au demeurant, le recourant soutient qu'il se croyait en droit d'emprunter la bande d'arrêt d'urgence pour sortir de l'autoroute, cette information ayant été diffusée dans les médias à l'époque. Il invoque ainsi une erreur de droit. Selon l'art. 20 du Code pénal (CP), applicable par analogie, la peine pourra être atténuée librement par le juge (art. 66 CP) à l'égard de celui qui a commis un crime ou un délit alors qu'il avait des raisons suffisantes de se croire en droit d'agir. Le juge pourra aussi exempter le prévenu de toute peine. A cet égard, il faut relever que les communications des médias de l'époque n'envisageaient en effet rien moins qu'une modification de la règle relative à l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, ce qui a pu créer la confusion dans l'esprit de l'intéressé (voir sur le moyen de l'erreur de droit dans des circonstances semblables, l'arrêt CR.2005.0403 du 22 juin 2006, p. 5). c) Enfin, le recourant peut se prévaloir d'une réputation irréprochable en tant que conducteur de véhicules automobiles depuis 1973. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le tribunal considère que l'on se trouve ici encore dans un cas de si peu de gravité qu'il ne justifie pas le prononcé d'une mesure administrative.

## **E. 6**

Les considérations qui précèdent conduisent à l'admission du recours. La décision du Service des automobiles sera dès lors annulée. Vu l'issue du litige, l'arrêt sera rendu sans frais.

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