

VD_OMNI CR.2005.0454 vom 17. November 2006

VD Tribunal cantonal, 2006-11-17, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2005.0454

FR: VD_OMNI CR.2005.0454 du 17 novembre 2006

IT: VD_OMNI CR.2005.0454 del 17 novembre 2006

Regeste

X. /Service des automobiles et de la navigation | Circulation sur la bande d'arrêt d'urgence à une vitesse de 10 à 30 km/h sur 600 mètres env. au motif (avéré) que le véhicule menaçait de tomber en panne. La panne ne s'étant pas produite, le recourant n'a pas arrêté son véhicule, mais a poursuivi sa route sur la bande d'arrêt d'urgence jusqu'à la prochaine sortie: infraction retenue pour usage de la bande d'arrêt sans nécessité "absolue". Faute légère. Pas de mise en danger significative. Renonciation à toute sanction administrative.

Erwägungen

E. 1

er , 1 ère phrase, de la loi vaudoise du 18 décembre 1989 sur la juridiction et la procédure administratives (ci-après : la LPJA), le recours est intervenu en temps utile. Il est au surplus recevable en la forme.

E. 2

Les faits reprochés au recourant se sont produits le 13 octobre 2004. Il s'ensuit que les dispositions légales pertinentes de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière en vigueur à cette date (ci-après : LCR) sont applicables, à l'exclusion des nouvelles dispositions légales entrées en vigueur le 1 er janvier 2005 (cf. disposition finale de la modification du 14 décembre 2001 de la LCR, al. 1).

E. 3

Selon l'art. 35 al. 1 LCR, dont la teneur n'a pas changé sous le nouveau droit, les croisements se font à droite, les dépassements à gauche. L'art. 43 al. 3 LCR, inchangé également sous le nouveau droit, 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, également inchangé, 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, inchangé, 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. Il y a nécessité absolue au sens de l'art. 36 al. 3 OCR si un événement soudain et inattendu empêche le conducteur de continuer sa route. L'événement peut toucher le véhicule lui-même (par exemple, panne de moteur, de lumière ou d'essence; cf. ATF 105 IV 213) ou le conducteur.

E. 4

Selon l'art. 16 al. 2 LCR (ancien), le permis de conduire peut être retiré au conducteur qui, par des infractions aux règles de la circulation, a compromis la sécurité de la route ou

incommodé le public. Un simple avertissement pourra être ordonné dans les cas de peu de gravité. Si la violation des règles de la circulation n'a pas « compromis la sécurité de la route ou incommodé le public », l'autorité n'ordonnera aucune mesure. S'il s'agit seulement d'un cas de peu de gravité, elle ordonnera un avertissement.

E. 5

En l'espèce, le recourant ne conteste pas avoir emprunté au volant de son véhicule la bande d'arrêt d'urgence. Il explique de manière convainquante qu'il n'était pas dans ses intentions de prendre la sortie de Villeneuve (puisqu'il se rendait à Lausanne), mais que des problèmes de moteur - probablement d'amenée d'essence - l'avaient contraint à se déporter à plusieurs reprises sur la bande d'arrêt d'urgence et qu'il s'était résolu en définitive à quitter l'autoroute. Le recourant a donc emprunté la bande d'arrêt d'urgence à seule fin d'éviter de tomber en panne sur les voies de circulation avec un véhicule dont le moteur toussait, ce qui aurait bloqué le trafic. Ainsi qu'on l'a déjà relevé (cf. consid. 3 ci-avant), la bande d'arrêt d'urgence a précisément pour finalité de permettre au conducteur confronté à un événement soudain et inattendu (comme une panne de moteur) de quitter la circulation. On ne saurait faire grief au recourant d'avoir mal apprécié la situation, dès lors que – ainsi que l'a confirmé le témoin Y. _____ – son véhicule menaçait de tomber en panne de manière imminente. La voiture en question présentait manifestement des problèmes mécaniques, ce que l'épouse du recourant a également confirmé en soulignant qu'elle était elle-même tombée en panne peu après avec le véhicule en question. A la connaissance du Tribunal, ce problème est déjà survenu à ce type de véhicule. En outre, on peut concevoir que lors de son interpellation par la police, le recourant n'ait pas osé donner ces explications pour justifier l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence étant donné que son véhicule fonctionnait apparemment à nouveau normalement. Cela étant, on observe également que le recourant n'a pas arrêté son véhicule sur la bande d'arrêt d'urgence, mais qu'il a continué sa route sur cette dernière, sur une distance de 600 mètres environ, jusqu'à la sortie d'autoroute de Villeneuve. La panne redoutée ne s'est donc pas produite, respectivement elle n'a pas été suffisamment grave pour empêcher le recourant de poursuivre sa route, sur la bande d'arrêt d'urgence, alors qu'il aurait pu se réinsérer dans la circulation. Par conséquent, le recourant a bien commis une infraction aux règles de la circulation au sens de l'art. 16 LCR, en utilisant la bande d'arrêt d'urgence sans nécessité "absolue". Sa faute doit cependant être qualifiée de légère compte tenu des circonstances. Cela étant, le prononcé d'une mesure administrative présuppose que le conducteur ait en outre provoqué une mise en danger.

E. 6

On pourrait imputer la création d'une mise en danger abstraite à celui qui remonte une file de véhicules en empruntant la bande d'arrêt d'urgence, compte tenu du fait 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 pourrait 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 un 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. 7

En l'espèce, le rapport de police précise que le recourant n'a gêné aucun autre usager. Il a remonté une file de véhicules qui circulait à faible allure, sur une distance de 600 mètres environ et à une vitesse de l'ordre de 10 à 30 km/h. On est loin de l'hypothèse du conducteur qui circulerait à vive allure sur la bande d'arrêt d'urgence pour devancer un flux de trafic dont le ralentissement ne serait qu'en cours de formation. Dans ces circonstances, l'hypothèse d'un véhicule en perdition qui devrait subitement quitter la file de droite de l'autoroute est finalement assez peu vraisemblable, si bien que le risque créé peut être tenu pour insignifiant. Par conséquent, il se justifie de renoncer à toute sanction administrative. La décision de l'autorité intimée du 23 novembre 2005 doit donc être annulée, en tant qu'elle confirme le retrait du permis de conduire de trois mois infligé le 25 octobre précédent.

E. 8

Les considérants qui précèdent conduisent à l'admission du recours, sans frais pour le recourant. Ce dernier a droit à des dépens, dès lors qu'il obtient gain de cause avec l'assistance d'un avocat.