

## **VD\_OMNI CR.2006.0087 vom 8. Dezember 2006**

VD Tribunal cantonal, 2006-12-08, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_CR.2006.0087](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2006.0087)

FR: VD\_OMNI CR.2006.0087 du 8 décembre 2006

IT: VD\_OMNI CR.2006.0087 del 8 dicembre 2006

### **Regeste**

X. /Service des automobiles et de la navigation | Circuler sur la bande d'arrêt d'urgence pendant les travaux dans le tunnel de Glion sur une distance de 300 mètres à faible allure pour sortir de l'autoroute lors d'un bouchon ne crée qu'une mise en danger insignifiante, de sorte qu'il peut être renoncé à toute mesure. Recours admis.

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

L'infraction litigieuse a eu lieu en 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. 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. 3**

Selon l'art. 35 al. 1 LCR, les croisements se font à droite, les dépassements à gauche. 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, les auteurs du rapport de police ont relevé que le recourant a emprunté la bande d'arrêt d'urgence dès le km 29.200 et qu'il a été interpellé au km 29.500; contrairement à ce qui figure dans le rapport de police, on retiendra donc que le recourant n'a par conséquent circulé que 300 mètres (et non pas 500) sur la bande d'arrêt d'urgence en remontant les files des véhicules pour sortir de l'autoroute.

#### **E. 4**

Le recourant ne conteste pas ces faits, mais il soutient qu'ils ne devraient pas entraîner le prononcé d'une mesure administrative, le cas relevant de la procédure d'amende d'ordre. Il est exact, comme le relève le recourant, que le fait de "circuler sur la bande d'arrêt d'urgence d'une autoroute ou d'une semi-autoroute (art. 36, al. 3, OCR)" est sanctionné par une amende d'ordre de 140 francs en vertu du chiffre 328.1 de l'annexe 1 de l'ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO) du 4 mars 1996. Or, il résulte a contrario de l'art. 16 al. 2 LCR que lorsque la procédure prévue par la loi fédérale du 24 juin 1970 sur les amendes d'ordre (LAO) est applicable, une infraction aux prescriptions sur la circulation routière n'entraîne pas le retrait du permis. Toutefois, l'art. 2 lit. a LAO prévoit que la procédure d'amende d'ordre n'est pas applicable aux infractions dont l'auteur a mis en danger ou blessé des personnes ou causé des dommages matériels. Sur le plan administratif, le prononcé d'une mesure administrative présuppose également que le conducteur ait, outre l'infraction commise, provoqué une mise en danger. Est donc finalement déterminante la question de savoir si le comportement du recourant a provoqué une mise en danger.

#### **E. 5**

A cet égard, le rapport de police précise qu'aucun usager n'a été gêné par le comportement du 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 abstraite 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 véhicule tomberait en état de détresse et où son conducteur serait 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; voir également CR.2002.0136 du 8 octobre 2002; CR.2002.0136 du 8 octobre 2002; CR.2002.0313 du 8 septembre 2003; CR.2005.0042 du 27 mars 2006 qui confirment un retrait de permis; 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, CR.2005.0136 du 3 mars 2006; v. encore CR.2004.0342 du 4 mai 2006). En l'espèce, le recourant a remonté sur une distance de 300 mètres une file de véhicules qui roulaient à très faible allure, selon le rapport de police. Pour sa part, le recourant a déclaré à la police qu'il circulait à une vitesse de 30 km/h. 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 dont le ralentissement ne serait qu'en cours de formation. A une vitesse aussi réduite et sur une distance aussi limitée, l'hypothèse d'un véhicule en perdition qui devrait subitement quitter la file de droite de l'autoroute est finalement assez peu vraisemblable. Reste il est vrai 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. Là encore cependant, la situation de bouchon où s'est accompli ce court trajet illicite ne permet pas de discerner une mise en danger, si ce n'est dans une mesure insignifiante. Le recourant pouvant se prévaloir d'une réputation sans tache en tant que conducteur titulaire d'un permis de conduire depuis douze ans, le tribunal considère que l'on se trouve dans un cas de très peu de gravité, dans lequel il peut être renoncé à toute mesure

(ATF 105 Ib 255). Dans ces conditions, il n'y a pas lieu d'examiner plus avant si le recourant pouvait se croire en droit d'agir comme il l'a fait en raison des articles de presse qui avaient à l'époque fait état de la possibilité d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence pour anticiper la sortie de l'autoroute (pour un exemple d'erreur de droit admise au bénéfice du conducteur, voir CR.2005.0403 du 22 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). Comme dans les arrêts CR.2005.0263 du 22 septembre 2006 et CR.2005.0291 du 15 novembre 2006, c'est pour le surplus le 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 carrément 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. La jurisprudence récente retient que dans ces circonstances-là, la mise en danger peut être tenue pour insignifiante et qu'il peut être renoncé à toute mesure ( CR.2005.0169 du 7 août 2006; CR.2005.0447 du 9 août 2006).

## **E. 6**

La décision attaquée doit ainsi être annulée et le recours admis sans frais pour le recourant qui, assisté d'un mandataire professionnel, a droit à des dépens à la charge de l'autorité intimée.

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