

VD_OMNI CR.2006.0247 vom 27. Dezember 2006

VD Tribunal cantonal, 2006-12-27, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2006.0247

FR: VD_OMNI CR.2006.0247 du 27 décembre 2006

IT: VD_OMNI CR.2006.0247 del 27 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 200 mètres à 15 km/ h environ 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. Question de savoir si le recourant à été victime d'une panne non résolue. 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^{er} 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, le recourant ne conteste pas avoir circulé 200 mètres sur la bande d'arrêt d'urgence en remontant les files des véhicules qui circulaient à très faible allure. En revanche, il conteste avoir voulu quitter l'autoroute au plus vite, comme indiqué dans le rapport de police et fait valoir qu'il a emprunté la bande d'arrêt d'urgence en raison d'un problème technique sur sa voiture (le recours ne renseigne toutefois pas sur la nature de ce problème technique). Dans ses observations adressées à l'autorité intimée, le recourant a indiqué que son moteur avait chauffé, qu'un voyant s'était allumé sur le tableau de bord et

que sa voiture ne roulait plus normalement. Peu importe toutefois de savoir si le recourant a réellement été victime d'une panne, ce qui l'aurait autorisé à emprunter la bande d'arrêt d'urgence qui est notamment réservée aux véhicules en panne : le tribunal devrait normalement instruire cette question sur laquelle le recourant n'a pas été entendu jusqu'ici mais il y renoncera en l'espèce; en effet, même si l'on retient la version des faits relatée dans le rapport de police (à savoir que le recourant a voulu quitter l'autoroute au plus vite en sortant à Montreux), le recours doit être admis pour les motifs qui suivent : Selon le rapport de police, 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 panne 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).

E. 4

En l'espèce, le recourant a remonté sur une distance de 200 mètres, à 15 km/h, une file de véhicules qui roulaient à très faible allure en raison d'un bouchon de deux kilomètres. 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'écarterent 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, de sorte qu'il peut être renoncé à toute mesure. Comme dans les arrêts CR.2005.0263 du 22 septembre 2006, CR.2005.0291 du 15 novembre 2006 et CR.2006.0087 du 8 décembre 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). La décision attaquée doit ainsi être annulée et le recours admis sans frais pour le recourant.

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