

VD_OMNI CR.2011.0070 vom 23. April 2012

VD Tribunal cantonal, 2012-04-23, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2011.0070

FR: VD_OMNI CR.2011.0070 du 23 avril 2012

IT: VD_OMNI CR.2011.0070 del 23 aprile 2012

Regeste

X. _____ c/Service des automobiles et de la navigation | Retrait de permis en raison d'un dépassement par la droite. Il y a circulation en files parallèles lorsque plusieurs files de véhicules circulent, en trafic dense, sur une longue distance dans la même direction. Une circulation en files parallèles sur l'autoroute en raison d'un trafic dense implique une réduction de la vitesse provoquée par la saturation de la capacité autoroutière (c. 1b). Les propres aveux du recourant permettent de s'écarter de l'ordonnance pénale (c. 2b). Hors d'une circulation en files parallèles, le recourant a, en se tenant sur la voie droite, d'abord devancé un véhicule roulant sur la voie gauche, puis s'est déporté devant ce véhicule en changeant de piste (c. 3). Il est dérogé au principe selon lequel un dépassement par la droite sur l'autoroute constitue une infraction grave: le recourant se trouvait déjà sur la voie droite lorsqu'il a commencé sa manœuvre et n'a pas gêné les autres usagers lorsqu'il a changé de piste. La faute doit être qualifiée de moyennement grave (et non de grave) et la durée du retrait ramenée à un mois (c. 4). Recours admis. Le pourvoi du recourant a été rejeté par le TF (ATF 1C_274/2012 du 11 mars 2013).

Erwägungen

E. 1

LCR, sur les routes marquées de plusieurs voies pour une même direction, le conducteur ne peut passer d'une voie à une autre que s'il n'en résulte pas de danger pour les autres usagers de la route. L'art. 8 al. 2 OCR dispose que lorsque le trafic est dense, la circulation en files parallèles (" Das Fahren in parallelen Kolonnen " dans la version allemande) est admise s'il y a suffisamment de place sur la moitié droite de la chaussée. Les véhicules lents circuleront dans la file de droite. Selon l'art. 8 al. 3, 1 ère phrase, OCR, dans la circulation en files parallèles, il est permis de devancer (" das Rechtsvorbeifahren ") des véhicules par la droite. L'art. 8 al. 3, 2 ème phrase, OCR précise qu'il est cependant interdit de contourner des véhicules par la droite pour les dépasser (" Das Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen ist jedoch untersagt "). D'après la jurisprudence, l'art. 35 al. 1 LCR consacre l'interdiction du dépassement par la droite. Il y a dépassement lorsqu'un véhicule plus rapide rattrape un véhicule circulant plus lentement dans la même direction, le devance et poursuit sa route devant lui. Dans la règle, le fait de déboîter et de se rabattre n'est pas indispensable pour qualifier la manoeuvre de dépassement (ATF 133 II 58 consid. 4; 126 IV 192 consid. 2a p. 194; 115 IV 244 consid. 2; 114 IV 55 consid. 1). Il n'en va différemment que lorsqu'il s'agit, sur route (art. 8 al. 3 OCR) ou sur autoroute (art. 36 al. 5 let. a OCR), de distinguer la situation dans laquelle un usager en dépasse d'autres par la droite, de celle dans laquelle il se borne à devancer un ou plusieurs autres usagers circulant en files parallèlement à sa propre voie de circulation (surpassement). Dans la circulation en files parallèles, le fait de déboîter est en lui-même autorisé, comme le fait de se rabattre (art. 44

al. 1 LCR). Le fait de déboîter, devancer un ou plusieurs véhicules par la droite et se rabattre dans un même élan, en utilisant habilement les espaces demeurant libres dans la file parallèle dans le seul but de gagner du terrain tombe cependant à nouveau sous le coup de l'interdiction de dépasser à droite (ATF 133 II 58 consid. 4; 126 IV 192 consid. 2a p. 194 s.; 115 IV 244 consid. 2 et 3). Toujours selon la jurisprudence, il y a circulation en files parallèles (ou en colonnes) lorsque plusieurs files de véhicules circulent, en trafic dense, sur une longue distance dans la même direction (ATF du 18 janvier 1994 reproduit in SJ 1994 p. 260 consid. 1c; 115 IV 244 consid. 3a; 114 II 175 consid. 2b; voir aussi Bussy/Rusconi, Code suisse de la circulation routière, Commentaire, 3^{ème} éd., Lausanne 1996, n os 2.1.1 et 4.2.3 ad art. 44). Il faut ajouter qu'une circulation en files parallèles sur l'autoroute en raison d'un trafic dense implique une réduction de la vitesse provoquée par la saturation de la capacité autoroutière.

E. 2

En l'espèce, le recourant conteste avoir effectué un dépassement par la droite sur la base de l'état de fait de l'ordonnance pénale. En effet, il souligne qu'il découle de celle-ci qu'il a simplement " devancé " une voiture qui se trouvait sur la voie gauche et qui roulait plus lentement que lui. Le recourant conclut ainsi, en soutenant que l'ordonnance pénale prime selon lui sur le rapport de police, à ce que la décision attaquée soit réformée, respectivement annulée, en ce sens que seul un avertissement lui soit infligé. a) D'après les faits retenus sommairement par l'ordonnance du Ministère public du 19 mai 2011, le recourant s'est borné, dans un trafic extrêmement dense et roulant en accordéon, à rattraper sur la voie droite une Mercedes, qui roulait sur la voie gauche plus lentement que lui, et à la devancer. L'ordonnance ne mentionne pas que le recourant aurait quitté la voie droite à un moment quelconque de sa manœuvre. Le recourant a toutefois expliqué le 26 mars 2011 devant le Ministère public qu'il s'était retrouvé " en file parallèle avec une circulation plus fluide sur la voie droite en gardant une vitesse constante " " dépassant à un moment donné un véhicule de couleur noire qui circulait sur la voie gauche moins vite que moi avec un grand espace devant lui "; " un brusque ralentissement sur la voie droite m'a obligé à me déporter sur la voie gauche pour éviter de freiner à nouveau, profitant de l'espace qui était très suffisamment grand pour ne pas gêner les autres usagers ". Les propos tenus lors de son audition du 6 mai 2011 vont dans le même sens. b) L'ordonnance pénale ne contient qu'une " indication sommaire des faits retenus " et doit être complétée par les propres explications du recourant du 26 mars 2011 et ses déclarations du 6 mai 2011. En ce sens, conformément à ses propres dires, qui constituent de sérieux motifs permettant de s'écarter des faits retenus par l'ordonnance pénale, le recourant a non seulement " devancé " la Mercedes en se tenant sur la partie extrême gauche de la voie droite, mais il s'est ensuite " déporté " devant cette Mercedes sur la voie gauche, à savoir en changeant de piste. Le SAN semble certes retenir, sur la base du rapport de gendarmerie et la première ordonnance pénale, annulée, que le recourant avait, avant de devancer la Mercedes, d'abord quitté la voie gauche pour rejoindre la voie droite. Toutefois, la seconde ordonnance pénale a admis que le recourant se trouvait déjà sur la voie droite. Le recourant ayant toujours soutenu cette dernière version, aucun motif sérieux ne permet de s'écarter sur ce point des faits retenus par la seconde ordonnance pénale, en force. c) Le SAN considère que la circulation ne se déroulait pas en files parallèles au sens de l'art. 8 al. 3 OCR. Force est de constater que l'existence de files parallèles au sens de l'art. 8 al. 3 OCR, autorisant le dépassement par la droite, ne ressort pas à suffisance du dossier. Cet élément n'est mentionné ni par les gendarmes, ni par le Ministère public. La forte, respectivement l'extrême densité du trafic retenue par les

gendarmes et la seconde ordonnance du Ministère public ne permet pas, à elle seule, d'établir la présence de files parallèles au sens de l'art. 8 al. 3 OCR au moment de la manœuvre incriminée, étant rappelé que le Ministère public a simultanément retenu un trafic " e n accordéon " . Au demeurant, selon les déclarations du recourant telles que reproduites dans le rapport de police, le recourant circulait sur l'autoroute " entre 115 et 125 km/h ". Une telle vitesse est manifestement incompatible avec l'existence de files parallèles au sens de l'art. 8 al. 3 OCR. Enfin, si le recourant a certes affirmé le 26 mars 2011 qu'il roulait à une vitesse " peu élevée " à hauteur de Rolle, et confirmé le 6 mai 2011 que l'autoroute était très chargée à cet endroit, les véhicules étant quasiment à l'arrêt, cette sortie se situe toutefois 5 à 6 km avant la sortie d'Aubonne où se sont déroulés les faits litigieux. On retiendra ainsi qu'au moment de la manœuvre incriminée, le trafic ne circulait pas en files parallèles au sens de l'art. 8 al. 3 OCR.

E. 3

Les faits étant ainsi arrêtés, il sied de déterminer les règles violées. Alors que la circulation ne se déroulait pas en files parallèles, le recourant a commis un devancement sur la voie de droite, suivi d'un déboîtement vers la voie de gauche. Il a ainsi adopté un comportement prohibé par l'art. 35 al. 1 LCR. A cela s'ajoute qu'en roulant à moto à l'extrême gauche de la voie droite, il n'a pas respecté, sans que les circonstances ne le justifient, l'art. 34 al. 1 LCR selon lequel les véhicules tiendront leur droite et circuleront, si la route est large, sur la moitié droite de celle-ci (voir aussi art. 7 OCR). Il n'a du reste pas contesté l'ordonnance pénale du 19 mai 2011 qui retient une faute à son encontre (art. 90 ch. 1 LCR).

E. 4

La loi fait la distinction entre les cas de peu de gravité (art. 16a LCR), les cas de gravité moyenne (art. 16b LCR) et les cas graves (art. 16c LCR). a) 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 (art. 16a al. 1 let. a LCR). 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 (art. 16a al. 3 LCR). En cas d'infraction particulièrement légère, il est renoncé à toute mesure administrative (art. 16a al. 4 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 (art. 16b al. 1 let. a LCR). Après une infraction moyennement grave, le permis de conduire est retiré pour un mois au minimum (art. 16b al. 2 let. a LCR). Commet une infraction grave la personne qui, en violant gravement les règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque (art. 16c al. 1 let. a LCR). Après une infraction grave, le permis de conduire est retiré pour trois mois au minimum (art. 16c al. 2 let. a LCR). b) Depuis la révision partielle de la LCR du 14 décembre 2001, la réalisation d'une infraction légère, moyenne ou grave dépend toujours de la mise en danger du trafic induite et de la faute (cf. Cédric Mizel, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 I 383). Le législateur conçoit l'art. 16b al. 1 let. a LCR relatif au retrait du permis de conduire après une infraction moyennement grave comme l'élément dit de regroupement. Cette disposition n'est ainsi pas applicable aux infractions qui tombent sous le coup des art. 16a al. 1 ou 16c al. 1 let. a LCR. Dès lors, l'infraction est toujours considérée comme moyennement grave lorsque tous les éléments constitutifs qui permettent de la privilégier comme légère ou au contraire de la qualifier de grave ne sont pas réunis.

Doit notamment être considérée comme moyennement grave l'infraction constituée d'une mise en danger grave ou moyennement grave et d'une faute légère ou d'une faute grave et d'une mise en danger légère ou moyennement grave (cf. Mizel, op. cit., p. 392; ATF 136 II 447 consid. 3.2; 135 II 138 consid. 2.2.2; arrêt 6A.16/2006 du 6 avril 2006 consid. 2.1.1 et les références citées, in JdT 2006 I p. 442; CR.2011.0035 du 21 novembre 2011 consid. 7a; CR.2010.0052 du 14 octobre 2010 consid. 1). L'infraction grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. a LCR est ainsi subordonnée à la double gravité de la faute commise et de la mise en danger objective (cf. Mizel, op. cit., p. 395). Les circonstances doivent être prises en considération pour fixer la durée du retrait du permis de conduire, notamment l'atteinte à la sécurité routière, la gravité de la faute, les antécédents en tant que conducteur, ainsi que la nécessité professionnelle de conduire un véhicule automobile. La durée minimale du retrait ne peut toutefois être réduite (art. 16 al. 3 LCR). c) Le comportement d'un conducteur de véhicule automobile peut générer quatre situations: la mise en danger abstraite ou virtuelle, la mise en danger abstraite accrue, la mise en danger concrète et l'atteinte à l'intégrité physique d'autrui (Mizel, op. cit., p. 364 ss). La mise en danger abstraite accrue (qui est la condition au prononcé d'une mesure administrative) peut être particulièrement légère, légère, moyennement grave ou grave. On distingue ainsi (cf. arrêt CR.2011.0062 du 9 février 2012 consid. 2b): - La mise en danger (abstraite accrue) particulièrement légère qui équivaut à la mise en danger induite par les infractions sanctionnées par les amendes d'ordre (Mizel, op. cit., p. 365). - La mise en danger (abstraite accrue) légère qui représente une mise en danger légèrement supérieure à celle induite par les infractions sanctionnées par les amendes d'ordre (Mizel, op. cit., p. 365). - La mise en danger (abstraite accrue) moyennement grave lorsque l'on se trouve dans une situation relativement proche de l'accident (Mizel, op. cit., p. 366-377). - La mise en danger (abstraite accrue) grave ou la mise en danger abstraite accrue qui a, pour critères déterminants, l'imminence du danger et l'intensité du risque; elle correspond à un risque très élevé d'accident du fait du comportement d'un conducteur en raison des circonstances particulières concrètes, telles que la densité du trafic, la visibilité, les conditions atmosphériques, la configuration des lieux, etc. (Mizel, op. cit., p. 367-368). - La mise en danger concrète qui représente pour sa part un risque élevé de blessures pour une personne concrète. Elle consiste généralement en une collision avec un autre véhicule (Mizel, op. cit., p. 369 et 371). Dès lors, pour qu'une infraction à la LCR soit considérée comme grave, la mise en danger doit avoir atteint le stade de "mise en danger abstraite accrue" ou de "mise en danger concrète" (Mizel, op. cit., p. 395). d) Selon la jurisprudence, l'interdiction du dépassement par la droite est une règle fondamentale de sécurité routière, dont la violation entraîne une mise en danger considérable de la sécurité routière, avec un risque d'accident important, et s'avère donc objectivement grave. Celui qui circule sur l'autoroute doit pouvoir être sûr qu'il ne sera pas devancé tout à coup par la droite. Le dépassement par la droite sur l'autoroute, où des vitesses élevées sont pratiquées, représente une grave mise en danger abstraite des autres usagers de la route (ATF 128 II 285 consid. 1; 126 IV 192 consid. 3; 95 IV 84 consid. 3). Le conducteur qui, sur l'autoroute et alors que le trafic est dense, dépasse deux véhicules par la droite en déboîtant de la voie de dépassement avant de se rabattre sur ladite voie commet une infraction grave (ATF 126 IV 192; voir par exemple arrêt CR.2008.0045 du 18 septembre 2008 et réf. cit.). Dans un autre arrêt, le Tribunal fédéral a jugé qu'il ne suffit pas que le dépassement par la droite se soit produit sur une autoroute pour qu'il puisse être qualifié de grave mise en danger. Au contraire, on doit admettre que si des véhicules occupent longtemps, sans droit et sans raison la piste gauche de la chaussée, la faute de

celui qui les rattrape progressivement et prudemment par la droite et la gravité du danger ainsi créé sont moindres que lorsqu'un automobiliste désireux d'aller aussi vite que possible devance d'une manière ou d'une autre, avec une grande différence de vitesse, ceux qui roulent trop lentement à son gré (v. arrêt CR.2008.0045 du 18 septembre 2008 citant un ATF 6A.15/1992 du 24 mars 1992; sur ces questions, voir aussi Bussy/Rusconi, op. cit., n° 4 ad art. 44 LCR).

E. 5

En l'espèce, il y a lieu de déroger au principe selon lequel un dépassement par la droite sur l'autoroute constitue, en règle générale, une infraction grave. D'une part, le recourant se trouvait déjà sur la voie droite (et non la voie gauche) lorsqu'il a commencé sa manœuvre, c'est-à-dire lorsqu'il a devancé la Mercedes avant de déboîter devant elle. D'autre part, il n'est pas contesté que le recourant a bénéficié d'un espace suffisant lorsqu'il a déboîté sur la voie gauche devant la Mercedes et, surtout, qu'il n'a pas gêné les autres usagers. En revanche, l'infraction commise ne peut à l'évidence pas être qualifiée de légère. Dans ces circonstances, la faute doit être qualifiée de moyennement grave, selon l'art. 16b al. 1 let. a LCR. Un retrait d'un mois au sens de l'art. 16b al. 2 let. a LCR est donc justifié. Dans ces conditions, la durée du retrait de permis doit être ramenée de trois mois à un mois.

E. 6

Vu ce qui précède, le recours doit être admis et la décision attaquée réformée en ce sens que le permis de conduire du recourant est retiré pour une durée d'un mois. Le recourant, qui concluait à ce que seul un avertissement lui soit infligé, obtient partiellement gain de cause, de sorte qu'une partie des frais seront mis à sa charge. Pour les mêmes motifs, seuls des dépens réduits lui seront alloués, à la charge de l'autorité intimée.

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