

VD_OMNI CR.2013.0003 vom 15. Mai 2013

VD Tribunal cantonal, 2013-05-15, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2013.0003

FR: VD_OMNI CR.2013.0003 du 15 mai 2013

IT: VD_OMNI CR.2013.0003 del 15 maggio 2013

Regeste

X. _____/Service des automobiles et de la navigation | Sur autoroute, il faut 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 parallèles à sa propre voie de circulation. Dans la circulation en files parallèles, le fait de déboîter est en lui-même autorisé, comme le fait de se rabattre. En revanche, 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 sous le coup de l'interdiction de dépasser par la droite. Quand bien même la densité du trafic aurait permis, dans le cas d'espèce, une circulation en files parallèles, il apparaît que le recourant ne s'est pas limité à déboîter sur la voie de droite pour dépasser un véhicule circulant plus lentement sur la voie de gauche. Il s'est ensuite rabattu dans le même élan sur la voie de gauche, devant le véhicule qui le précédait. En l'absence de deux voies allant dans la même direction, tout dépassement par la droite est interdit (art. 13 a. 3 OCR). Retrait du permis d'une durée de trois mois, minimum légal confirmé. Recours rejeté.

Erwägungen

E. 1

Déposé dans le délai de trente jours fixé par l'art. 95 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173.36), le recours est intervenu en temps utile. Il respecte au surplus les conditions formelles énoncées à l'art. 79 LPA-VD.

E. 2

Le recourant fait valoir le fait que le préfet n'a pas considéré qu'il avait commis une faute grave, puisqu'il l'a condamné à une violation simple des règles de la circulation routière selon l'art. 90 al. 1 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; 741.01). C'est cependant le lieu de rappeler que le Tribunal fédéral a indiqué à plusieurs reprises que si les faits retenus au pénal lient en principe l'autorité et le juge administratifs, il en va différemment des questions de droit, en particulier de l'appréciation de la faute et de la mise en danger (ATF 1C_502/2011 du 6 mars 2012 consid. 2.1; 1C_353/2010 du 12 janvier 2011 consid. 1; 1C_274/2010 du 7 octobre 2010 consid. 2.1). Le tribunal n'est donc pas lié par la qualification juridique de l'infraction et l'appréciation de la faute. Reste à examiner si, sur la base des éléments en sa possession, l'autorité intimée était légitimée à considérer comme grave l'infraction commise par le recourant.

E. 2.2

p. 504 s.; 127 I 54 consid. 2b p. 56; 124 I 48 consid. 3a p. 51 et les arrêts cités). Le droit de s'exprimer sur les points pertinents implique la possibilité de prendre position, avant la décision, sur tous les éléments de fait et de droit qui peuvent l'influencer (Aubert/Mahon,

Petit Commentaire de la Constitution fédérale de la Confédération suisse, 2003, n° 6 ad art. 29 Cst., p. 267 s.). L'autorité qui ne traite pas un grief relevant de sa compétence, motivé de façon suffisante, et pertinent pour l'issue du litige, commet un déni de justice formel proscrit par l'art. 29 al. 1 Cst. (ATF 128 II 139 consid. 2a p. 142; 127 I 31 consid. 2a/bb p. 34; 125 I 166 consid. 3a p. 168; 124 V 130 consid. 4 p. 133; 117 Ia 116 consid. 3a p. 117). L'interdiction du déni de justice est un droit de nature formelle dont la violation entraîne l'annulation de la décision attaquée, indépendamment du sort du recours sur le fond (arrêt 1A.196/2006 du 12 mars 2007 consid. 5 publié in SJ 2007 I p. 472). A titre exceptionnel, une violation du droit d'être entendu peut toutefois être considérée comme réparée lorsque l'intéressé a la possibilité de s'exprimer devant une autorité de recours examinant librement les questions de fait et de droit (ATF 134 I 140 consid. 5.5 p. 150 et ATF 133 I 201 consid. 2.2 p. 204). b) Le recourant reproche à l'autorité intimée de ne pas avoir pris en compte et répondu à l'argument selon lequel il se trouvait sur une voie de présélection. Il est vrai que la décision attaquée ne répond pas expressément au moyen du recourant sur ce point. Le grief soulevé par le recourant ne concerne toutefois pas une question sur les faits, qui sont connus et non contestés et qui résultent aussi des dernières pièces produites par le recourant (extraits des vues de « google street »), mais plutôt sur la qualification juridique des voies de circulation sur l'autoroute A9 après le premier panneau indicateur de direction placé 1000 mètres avant la ramification avec l'autoroute A1, au kilomètre 15.5. Le recourant estime en effet qu'il s'agit de voies de présélection qui permettent un dépassement par la droite. S'agissant d'une question essentiellement juridique, le tribunal dispose dès lors d'un libre pouvoir d'examen en droit (art. 98 al. 1 let. a et 89 LPA-VD) pour trancher cette question et procéder à la réparation de la violation du droit d'être entendu en statuant sur ce grief (voir consid. 3 ci-dessus).

E. 3

a) La LCR distingue entre les cas de peu de gravité, les cas de gravité moyenne et les cas graves (art. 16a à 16c LCR). Commet une infraction légère notamment 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). Commet une infraction moyennement grave notamment 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). Commet enfin une infraction grave notamment 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). 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). b) En l'occurrence, il est reproché au recourant d'avoir effectué, afin de gagner du temps, un dépassement par la droite et de s'être rabattu dans un même élan. Il ne conteste pas l'état de faits, mais il estime qu'il était en droit de le faire dès lors qu'il circulait, à son avis, sur une voie de présélection. c) Les indications de la direction aux abords des ramifications d'autoroutes font l'objet d'une réglementation précise à l'art. 87 de l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR ; RS 741.21). Conformément à cette disposition, le croisement d'autoroutes doit être signalé tout d'abord par un panneau de ramification placé 1'500 mètres avant l'endroit où le nombre de voies augmente (al. 1 let. a). Ensuite, un panneau désigné « premier indicateur de direction avancé, destiné aux ramifications » doit être placé 1'000 mètres, puis 500 mètres avant la ramification. Ainsi, la ramification est signalée par

trois panneaux. Quant au panneau de présélection proprement dit, au sens de l'art. 87 al. 1 let. d OSR, il est placé à l'endroit où le nombre de voies augmente pour passer de deux à trois voies. Par conséquent, l'on est en présence d'une présélection une fois seulement le panneau de présélection franchi, avant il s'agit de panneaux indicateurs de direction qui ont pour but de renseigner les automobilistes sur la présélection à suivre. d) Selon les images produites par le recourant, qu'il a tirées de l'instrument « google street », lorsqu'un automobiliste circule, comme dans le cas d'espèce, sur l'A9 Vallorbe-Chavornay, il rencontre, conformément à la réglementation prévue à l'art. 87 OSR, le premier panneau de ramification 1'500 mètres avant la ramification. A cet endroit, la vitesse est limitée à 120 km/h et les deux voies de circulation sont libres de toute présélection. 500 mètres plus loin, le premier panneau indicateur de direction avancé signale sur la voie de gauche la direction « Berne-Neuchâtel » avec la mention de la distance (1'000 m) et sur la voie de droite, la direction « Lausanne » ; la vitesse est toujours limitée à 120 km/h. Le panneau deuxième indicateur de direction avancé, placé 500 mètres plus loin, signale sur la voie de gauche la direction « Berne-Fribourg-Neuchâtel-Yverdon » et la distance de 500 mètres, le panneau au-dessus de la voie de droite mentionne la direction « Simplon-Grand-St-Bernard-Lausanne ». A partir de ce panneau, la vitesse est limitée à 100 km/h. A la hauteur du panneau troisième indicateur de direction avancé, placé 500 mètres plus loin, la vitesse est limitée à 80 km/h. C'est seulement à partir de cet endroit qu'il y a lieu de considérer que les véhicules se trouvent en présélection. Selon le rapport de police, le dépassement contesté s'est effectué « peu après avoir dépassé un échelon de panneau de présélection », où la vitesse était limitée à 120 km/h. Il y est ensuite précisé que l'infraction est survenue au km 15.5, lequel se situe entre le premier panneau indicateur de direction avancé et le second panneau indicateur de direction avancé. Dans le cas d'espèce, le premier panneau indicateur de direction avancé incite le conducteur qui se rend à Berne à se déplacer sur la voie de gauche de la chaussée, sans que l'on puisse toutefois parler vraiment d'une présélection dès lors que la vitesse est limitée à 120 km/h. Ainsi, le véhicule circulant sur la voie de gauche de l'autoroute ne peut être assimilé à un véhicule qui s'est mis en ordre de présélection en vue d'obliquer à gauche. Il s'agit plutôt d'un prépositionnement en vue d'une présélection. e) Selon l'art. 35 al. 1 LCR, les dépassements se font à gauche, ce qui implique une interdiction des dépassements par la droite. Il y a, selon la jurisprudence, 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 manœuvre de dépassement (ATF 133 II 58 consid. 4 p. 59; 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 de l'ordonnance fédérale du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière; OCR, RS 741.11) 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; 115 IV 244 consid. 2 et 3). f) Selon la jurisprudence, l'interdiction de dépasser par la droite constitue une règle fondamentale de

sécurité routière, dont la violation entraîne une mise en danger considérable, avec un risque d'accident important, et s'avère donc objectivement grave. Les usagers doivent en effet pouvoir être certains qu'ils ne seront pas dépassés par la droite. En particulier, le dépassement par la droite sur une autoroute, où les vitesses sont élevées, représente une grave mise en danger abstraite des autres usagers; ceux-ci peuvent en effet être surpris par la manœuvre et amenés à un freinage intempestif ou à un brusque écart lorsqu'ils désirent se ranger sur la voie de droite (ATF 128 II 285 consid. 1; 126 IV 192 consid. 3 p. 196; 95 IV 84 consid. 3). Il ne suffit toutefois 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 (ATF 6A.15/1992 du 24 mars 1992 dans la cause cantonale CR.1991.0215). g) En l'espèce, le recourant ne prétend pas que les véhicules circulaient en files parallèles en raison de la densité du trafic. Quand bien même la densité du trafic aurait permis une circulation en files parallèles, force est de constater que le recourant ne s'est pas limité à déboîter sur la voie de droite pour dépasser un véhicule circulant plus lentement sur la voie de gauche. Il s'est en effet ensuite rabattu dans le même élan sur la voie de gauche, devant le véhicule qui le précédait encore quelques instants plus tôt. Le recourant a donc clairement cherché à gagner du temps. Enfin, même si le tribunal considérait que la circulation s'effectuait en files parallèles, l'art. 13 al. 3 OCR stipule que sur les tronçons qui servent à la présélection, il est interdit de changer de voie pour effectuer un dépassement, à moins que les lieux de destination indiqués sur les voies empruntées par le véhicule dépassé et le véhicule qui dépasse soient les mêmes. Or, en l'occurrence, force est de constater qu'aussi bien à la hauteur du dernier panneau indicateur de direction qu'à la hauteur du panneau de présélection, seules deux voies existent. Ainsi, en l'absence de deux voies allant dans la même direction, tout dépassement par la droite est interdit (art. 13 al. 3 OCR). La manœuvre du recourant ne peut donc être qualifiée que par un dépassement par la droite au sens de l'art. 35 al. 1 LCR. Par conséquent, c'est à bon droit que le SAN a retenu que le comportement du recourant constituait une violation grave des règles de la LCR. L'art. 16c al. 2 let. a LCR prévoit qu'après une infraction grave, le permis de conduire est retiré pour trois mois au minimum s'il n'y a pas d'antécédent, ce qui est le cas en l'espèce. Dès lors que la durée minimale du retrait de permis ne peut pas être réduite (art. 16 al. 3 LCR) et que l'autorité intimée a arrêté la quotité de la sanction au minimum légal, soit trois mois, la décision querellée doit être maintenue.

E. 3.2

p. 272; 135 II 286 consid. 5.1 p. 293; 132 II 485 consid. 3.2 p. 494, V 368 consid. 3.1 p. 371; 129 II 497 consid.

E. 4

Le recourant fait valoir que son droit d'être entendu a été violé. Il se plaint que l'autorité intimée n'a pas pris en considération la configuration et la spécificité des lieux où l'infraction a été commise. a) Les parties ont le droit d'être entendues (art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst; RS 101) et 27 al. 2 de la Constitution du Canton de Vaud du 14 avril 2003 (Cst-VD; RSV 101.01); art. 33 al. 1

LPA-VD). Cela inclut pour elles le droit de s'expliquer avant qu'une décision ne soit prise à leur détriment, de fournir des preuves quant aux faits de nature à influencer sur la décision, d'avoir accès au dossier, de participer à l'administration des preuves, d'en prendre connaissance et de se déterminer à leur propos (ATF 136 I 265 consid.

E. 5

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours. Les frais sont mis à la charge du recourant, qui n'a pas droit à des dépens (art. 49 al. 1 et 55 al. 1 a contrario de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; RSV 173.36]).

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