

VD_OMNI CR.2015.0027 vom 8. September 2015

VD Tribunal cantonal, 2015-09-08, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2015.0027

FR: VD_OMNI CR.2015.0027 du 8 septembre 2015

IT: VD_OMNI CR.2015.0027 del 8 settembre 2015

Regeste

X. _____/Service des automobiles et de la navigation | Faisant preuve d'impatience, le recourant, au volant de son véhicule, n'a plus supporté de devoir suivre au pas les deux files parallèles de véhicules résultant de l'engorgement du trafic sur l'A1 en fin de journée et a emprunté la bande d'arrêt d'urgence à une allure estimée entre 30-40 km/h, contournant ainsi par la droite la file des véhicules ralentis par la densité du trafic dans le but de poursuivre sa route jusqu'à ce que les voies de circulation fussent désengorgées. Confirmation du retrait de permis de conduire durant trois mois, dans la mesure où il s'agit d'une faute grave.

Erwägungen

E. 1

Déposé dans le délai de trente jours fixé par l'art. 95 de la loi vaudoise 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 ne conteste pas les faits qui lui ont été reprochés; il critique cependant la qualification d'infraction grave qui leur a été donnée par l'autorité intimée et conteste l'appréciation juridique à laquelle a procédé le SAN et qui s'écarte, selon lui, de l'appréciation retenue par l'ordonnance pénale. a) En matière de répression des infractions relatives à la circulation routière, le droit suisse connaît le système de la double procédure pénale et administrative : le juge pénal se prononce sur les sanctions pénales (amende, peine pécuniaire, travail d'intérêt général ou peine privative de liberté) prévues par les dispositions pénales de la LCR (cf. art. 90 ss LCR) et par le Code pénal suisse du 21 décembre 1937 (CP; RS 311.0; cf. art. 34 ss, 106 et 107 CP), tandis que les autorités administratives compétentes décident de mesures administratives (avertissement ou retrait de permis) prévues par les art. 16 ss LCR (ATF 137 I 363 consid. 2.3). Une certaine coordination s'impose entre ces deux procédures. La jurisprudence a ainsi établi que, en principe, l'autorité administrative statuant sur un retrait du permis de conduire ne peut pas s'écarter des constatations de fait d'un jugement pénal entré en force. La sécurité du droit commande en effet d'éviter que l'indépendance du juge pénal et du juge administratif ne conduise à des jugements opposés, rendus sur la base des mêmes faits (ATF 137 I 363 consid. 2.3.2 et les références). L'autorité administrative ne peut s'écarter du jugement pénal que si elle est en mesure de fonder sa décision sur des constatations de fait inconnues du juge pénal ou qui n'ont pas été prises en considération par celui-ci, s'il existe des preuves nouvelles dont l'appréciation conduit à un autre résultat, si l'appréciation à laquelle s'est livré le juge pénal se heurte clairement aux faits constatés, ou si le juge pénal n'a pas élucidé toutes les questions de droit, en particulier celles qui touchent à la violation des règles de la

circulation (ATF 136 II 447 consid. 3.1; 129 II 312 consid. 2.4; 123 II 97 consid. 3c/aa; 105 Ib 18 consid. 1a et les références). Cela vaut non seulement lorsque le jugement pénal a été rendu au terme d'une procédure publique ordinaire au cours de laquelle les parties ont été entendues et des témoins interrogés, mais également, à certaines conditions, lorsque la décision a été rendue à l'issue d'une procédure sommaire, même si la décision pénale se fonde uniquement sur le rapport de police. Il en va notamment ainsi lorsque la personne impliquée savait ou aurait dû prévoir, en raison de la gravité des faits qui lui sont reprochés, qu'il y aurait également une procédure de retrait de permis. Dans cette situation, la personne impliquée est tenue, en vertu des règles de la bonne foi, de faire valoir ses moyens dans le cadre de la procédure pénale, le cas échéant en épuisant les voies de recours à sa disposition. Elle ne peut pas attendre la procédure administrative pour exposer ses arguments (ATF 1C_502/2011 du 6 mars 2012 consid. 2.1; ATF 123 II 97 consid. 3c/aa; 121 II 214 consid. 3a). Si les faits retenus au pénal lient donc 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_280/2012 du 28 juin 2013 consid. 2.1; 1C_353/2010 du 12 janvier 2011 consid. 2.1 et les références). Par ailleurs, lorsque, comme en l'espèce, l'ordonnance préfectorale, qui a reconnu le recourant coupable de violation simple des règles de la circulation routière, s'appuie uniquement sur le rapport de police, sans plus ample instruction, le Tribunal fédéral considère que l'appréciation juridique de l'autorité pénale ne dépend alors pas étroitement de faits qu'elle connaîtrait de manière plus approfondie que l'autorité administrative (ATF 136 II 447 consid. 3.1). b) L'autorité intimée était ainsi fondée à retenir une autre appréciation juridique des faits de la cause et le grief soulevé par le recourant sur ce point doit, partant, être rejeté.

E. 3

Cela étant, il reste à déterminer si l'appréciation juridique retenue par l'autorité intimée dans le cas d'espèce, à savoir une infraction grave, est bien conforme à la loi. Le recourant soutient en effet que la faute de circulation qui lui a été reprochée aurait dû être qualifiée de moyennement grave. a) On rappelle que la LCR distingue les infractions légères, moyennement graves et graves. Commet une infraction légère la personne qui, en violant les règles de la circulation routière, 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 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 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). S'il n'est pas en situation de récidive, l'auteur d'une infraction légère fait l'objet d'un avertissement (cf. art. 16a al. 3 LCR), alors que le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré pour un mois au minimum après une infraction moyennement grave (cf. art. 16b al. 2 let. a LCR) et de trois mois au minimum après une infraction grave (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 (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 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 let. a et 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. Tel est par exemple le cas lorsque la faute est grave et la mise en danger bénigne ou, inversement, si la faute est légère et la mise en danger grave (ATF 135 II 138 consid. 2.2.2 p. 141; ATF 6A.16/2006 du 6 avril 2006 consid. 2.1.1, in JdT 2006 I 442). 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 (Mizel, op. cit. p. 395). Une faute grave présuppose un comportement dénué de scrupules ou pour le moins constitutif d'une négligence grossière. Une telle négligence grossière doit être admise lorsque l'auteur est conscient de la dangerosité générale de son comportement routier contraire aux règles de la circulation. La négligence grossière peut aussi être réalisée lorsque l'auteur n'a pas pris en considération fautivement la mise en danger des autres usagers de la route, c'est-à-dire lorsqu'il a agi inconsciemment de manière négligente (ATF 131 IV 133, consid. 3.2; en outre, arrêts CR.2014.0061 du 9 octobre 2014; CR.2012.0004 du 8 mars 2012 et CR.2010.0076 du

E. 7

juin 2011, ainsi que les références citées). c) Aux termes de l'art. 35 al. 1 LCR, les dépassements se font par la gauche. Selon la jurisprudence, 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 manœuvre de dépassement (ATF 126 IV 192 consid. 2a; 115 IV 244 consid. 2; 114 IV 55 consid. 1). Il n'en va différemment que lorsqu'il s'agit, sur route (art.

E. 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). L'interdiction du dépassement par la droite, sur l'autoroute, est une règle fondamentale de la circulation, dont la violation entraîne généralement une mise en danger considérable de la sécurité routière, avec un risque d'accident important. Celui qui circule sur l'autoroute doit pouvoir être certain qu'il ne sera pas dépassé par la droite. Comme les vitesses des véhicules sont élevées, le dépassement par la droite représente une grave mise en danger abstraite des autres usagers de la route; ceux-ci peuvent en effet être surpris par la manœuvre et amenés à un freinage intempestif (ATF 126 IV 192 consid. 3; ATF 1C_280/2012 du 28 mai 2013 consid. 3.3; 1C_93/2008 du 2 juillet 2008 consid. 2.3). Il n'y a toutefois lieu de distinguer de la sorte qu'en présence de voies de circulation distinctes permettant la circulation en files parallèles. Cette distinction ne trouve, partant, pas application lorsque, comme en l'espèce, la voie empruntée pour devancer d'autres véhicules est la bande d'arrêt d'urgence, qui ne constitue pas une voie de circulation, mais uniquement une partie de la voie de circulation qui ne peut être utilisée que dans les conditions prévues par l'art. 36 al. 3 OCR (ATF 133 II 58 consid. 4 pp. 59-60; 114 IV 55 consid. 2c p. 57). d) Le Tribunal fédéral a jugé que la

faute commise par un usager ayant emprunté la bande d'arrêt d'urgence sur quelques centaines de mètres pour remonter par la droite jusqu'à la prochaine sortie de l'autoroute la colonne des autres usagers très ralentie en raison de travaux effectués dans le tunnel de Glion (A9), ne pouvait pas être qualifiée de légère, même s'il ne roulait qu'à très faible vitesse. Le Tribunal fédéral a, en particulier, relevé que l'interdiction de dépasser par la droite constituait une règle élémentaire de la circulation qui, parce qu'elle vise la sécurité de la circulation et son bon déroulement, doit être impérativement respectée. Il a également rappelé le caractère réel du risque créé pour les autres usagers de la route; la majorité d'entre eux ne s'attendent en effet pas à être dépassés par la droite sur la bande d'arrêt d'urgence, ce qui peut, notamment, provoquer des réactions inappropriées de leur part. On ne peut, en outre, exclure qu'un véhicule en détresse se rabatte sur la bande d'arrêt d'urgence ou que les automobilistes roulant normalement soient contraints de le faire en raison de l'intervention de la police ou des services sanitaires. Le Tribunal fédéral a par ailleurs souligné qu'on ne pouvait méconnaître que la généralisation de ce comportement dans les nombreux ralentissements que l'on rencontre sur les autoroutes, aussi bien lors de travaux dans des tunnels qu'en cas de travaux de rénovation des revêtements et des ouvrages d'art, n'avait pas pour seule conséquence que certains automobilistes roulant normalement dans la file ralentie pouvaient être surpris par un automobiliste les dépassant par la droite, mais provoquait un engorgement de la bande d'arrêt d'urgence elle-même, rendant notamment impossible le dégagement des voies de circulation au bénéfice des véhicules prioritaires des services de police, de santé et du feu (art. 27 al. 2 LCR; cf. en particulier ATF 133 II 58 consid. 5 p. 60 et ss; ATF 6A.95/2006 du 29 mars 2007 consid. 4; 6A.54/2006 du 13 février 2007 consid. 5). S'inspirant de cette jurisprudence, l'ancien Tribunal administratif a qualifié de moyennement grave le fait d'emprunter la bande d'arrêt d'urgence et de remonter les files de véhicules sur 200 mètres à faible allure pour sortir de l'autoroute, ce qui constitue un dépassement par la droite (arrêt CR.2006.0138 du 17 juillet 2007). Le Tribunal cantonal a également qualifié de moyennement grave le fait, pour un motocycliste, de dépasser à trois reprises des véhicules par la droite en débordant à faible allure sur une distance de quelques mètres sur la bande d'arrêt d'urgence bordant la voie de sortie d'une autoroute (arrêt CR.2013.0097 du 14 janvier 2014).

4. Confrontées au cas d'espèce, les considérations qui précèdent conduisent le Tribunal à confirmer la décision attaquée. a) Ainsi qu'on l'a vu ci-dessus, le recourant ne conteste pas les faits qui lui sont reprochés. Or ceux-ci sont constitutifs d'un dépassement par la droite sur autoroute, soit une faute de circulation qui, en règle générale, doit être qualifiée de grave. En effet, le recourant, faisant preuve d'impatience, ne supportait plus de devoir suivre au pas les deux files parallèles de véhicules résultant de l'engorgement du trafic sur l'A1 en fin de journée. Il y a donc lieu d'admettre qu'il était parfaitement conscient de la dangerosité générale de son comportement routier, lequel était contraire aux règles de la circulation. b) Le recourant fait sans doute valoir qu'il ne circulait pas sur la voie de droite ou la voie centrale de l'A1, mais sur la bande d'urgence. Dès lors, si l'on s'en tient à la jurisprudence citées au considérant 3d), sa faute ne pouvait pas, selon lui, être qualifiée de grave mais de moyennement grave. Or son comportement doit, sur deux points, être distingué des cas d'espèce susmentionnés. Dans toutes les situations où la faute consistant à emprunter la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute a été qualifiée de moyennement grave, il appert que le conducteur s'était engagé ainsi afin de pouvoir rejoindre la sortie la plus proche; cela est particulièrement patent dans l'ATF 133 II 58. Même si le recourant était proche de la sortie de Rolle lorsqu'il s'est engagé sur la bande d'arrêt d'urgence, aucun élément du dossier ne permet de retenir in

casu qu'il ait effectué cette manœuvre afin de rejoindre au plus vite cette sortie et quitter l'A1. Il ne l'allègue du reste pas. Son comportement dangereux n'avait dès lors pour seul but que de contourner par la droite la file des véhicules ralentis par la densité du trafic et poursuivre ainsi sa route jusqu'à ce que les voies de circulation fussent désengorgées. Du reste, c'est selon toute vraisemblance uniquement parce qu'un véhicule de police précédait le sien que le recourant a remis son véhicule dans la voie de circulation; on peut supposer qu'à défaut, il aurait poursuivi ainsi sa manœuvre sur plusieurs centaines de mètres, voire des kilomètres. Quoi qu'il en soit, à supposer que tel fut bien le cas et que le recourant souhaitait se diriger plus rapidement vers la sortie de Rolle, un autre élément devrait être opposé à ses explications. A la différence des conducteurs évoqués dans la jurisprudence citée au considérant 3d), le recourant ne circulait pas sur la bande d'arrêt d'urgence à faible allure. A teneur du rapport de police, non contesté, sa vitesse a en effet été évaluée entre 30 et 40km/h. Même en roulant à cette allure, le recourant n'aurait pas été en mesure d'éviter une collision avec un véhicule en détresse, lequel aurait été immanquablement surpris par sa manœuvre au moment de s'engager dans la bande d'arrêt d'urgence. Contrairement à ses explications, le recourant a donc bien créé une mise en danger des autres usagers de la route, laquelle n'est pas seulement abstraite. c) Pour toutes ces raisons, c'est à juste titre que l'autorité intimée a retenu que la faute de circulation devait être qualifiée de grave. Cela devait la conduire à retirer le permis du recourant pour une durée minimale de trois mois, conformément à l'art. 16c al. 2 let. a LCR, ce qu'elle a fait. Le recourant allègue certes le besoin professionnel qu'il a de son véhicule, lié aux déplacements réguliers qu'impliquerait sa fonction de directeur des travaux dans un atelier d'architecture. Toutefois, dès lors que la sanction, comme en l'espèce, correspond au minimum légal, il n'est pas possible de prendre ce besoin en compte (art. 16 al. 3 LCR). Il appartiendra dès lors au recourant de s'organiser d'une manière différente pour ses déplacements professionnels. 5. Il s'ensuit que le recours doit être rejeté et la décision attaquée, confirmée. Un émolument judiciaire sera mis à la charge du recourant, qui succombe (art. 49 al. 1, 91 et 99 LPA-VD). L'allocation de dépens n'entre pas en ligne de compte (art. 55 al. 1, a contrario, 91 et 99 LPA-VD).

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