

VD_OMNI CR.2017.0057 vom 27. Februar 2018

VD Tribunal cantonal, 2018-02-27, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2017.0057

FR: VD_OMNI CR.2017.0057 du 27 février 2018

IT: VD_OMNI CR.2017.0057 del 27 febbraio 2018

Regeste

A. _____/Service des automobiles et de la navigation | Commet une infraction grave l'automobiliste qui circule sur la voie gauche de l'autoroute derrière une voiture, profite d'un espace libre d'environ 300 mètres sur la voie de droite pour s'y déporter et la contourner avant de se rabattre sur la voie de gauche devant elle, cet qui constitue un dépassement par la droite prohibé. Confirmation du retrait du permis de conduire durant 3 mois en l'absence d'antécédent.

Erwägungen

E. 1

Le recourant demande que les gendarmes auteurs de la dénonciation soient entendus. Leur audition devrait permettre de déterminer ce que signifie concrètement le fait que la conductrice dépassée n'a pas semblé gênée par la manœuvre de dépassement, ainsi que l'incidence de la manœuvre sur les autres usagers de la route, il en va selon eux de l'appréciation de la faute et de la mise en danger, qui doivent se faire de manière concrète. 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. 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 139 II 95 consid. 3.2). 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 (arrêt 1C_353/2010 du 12 janvier 2011 consid. 2.1 et les références). On ne saurait dès lors exclure le prononcé d'une mesure administrative pour infraction grave selon l'art. 16c al. 1 let. a LCR du seul fait de l'existence d'une condamnation pénale pour infraction simple selon l'art. 90 al. 1 LCR (arrêt 1C_146/2015 du 7 septembre 2015 consid. 2.2). Dans le cas particulier, le juge pénal a condamné le recourant après l'avoir entendu. Son prononcé retient l'existence d'un espace libre d'environ trois cents mètres sur la voie de droite au moment où la manœuvre incriminée a eu lieu. L'ordonnance pénale ne retient pas que le recourant aurait gêné dans sa manœuvre la conductrice dépassée ou les autres usagers de l'autoroute. Sur le plan des faits, on ne voit pas ce que l'audition des gendarmes pourrait apporter de plus à ce sujet. Quant à savoir comment qualifier la faute et la mise en danger dans le cas particulier, il s'agit d'une question de droit que l'autorité administrative était libre

d'apprécier différemment de l'autorité pénale (arrêt 1C_353/2010 du 12 janvier 2011 consid. 2.1 précité). Dans ces conditions, l'audition des gendarmes ne sera pas ordonnée.

E. 2

a) La LCR distingue les infractions légères, moyennement graves et graves (art. 16a - c LCR). - 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). 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; TF, arrêt 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 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. On en déduit l'interdiction du dépassement par la droite. La jurisprudence récente (cf. arrêt 1C_72/2016 du 11 mai 2016 consid. 2.3) rappelle qu'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. Par ailleurs, il y a dépassement de véhicule par la droite, lorsque, dans la circulation en files parallèles, un véhicule déboîte, devance un ou plusieurs véhicules par la droite et se rabat dans un même élan, en utilisant habilement les espaces demeurant libres dans la file parallèle dans le seul but de gagner du terrain (ATF 126 IV 192 consid. 2a; 115 IV 244 consid. 2 et 3). Selon la jurisprudence, l'interdiction du dépassement par la droite est une règle fondamentale de la circulation, dont la violation entraîne 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. En particulier, le dépassement par la droite sur l'autoroute, où les vitesses sont élevées, 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; arrêt

1C_93/2008 du 2 juillet 2008 consid. 2.3). Le Tribunal fédéral a récemment précisé sa jurisprudence relative au trafic en files parallèles sur l'autoroute (ATF 142 IV 93 consid. 4.1; é.g. 1C_72/2016 du 11 mai 2016; 6B_263/2016 du 24 mai 2016): il a admis que le passage d'un véhicule de la voie de gauche sur la voie de droite, hors processus de "slalom" et sans accélération, n'était pas considéré comme illicite si cette manœuvre survenait en raison de la décélération du trafic sur la voie de gauche alors que la voie de droite se trouvait libre. Rappelant les critiques formulées par la doctrine (ATF 142 précité consid. 3.4), le Tribunal fédéral n'en a pas moins maintenu sa jurisprudence relative au dépassement classique par la droite, à savoir lorsqu'un conducteur passe de gauche à droite puis se rabat sur la voie de gauche après avoir devancé des véhicules automobiles (arrêt précité consid. 5.1). Ce comportement demeure constitutif de violation grave des règles de la circulation routière (arrêt 6B_210/2014 du 28 juillet 2014 consid. 2; André Bussy et al., Code suisse de la circulation routière commenté, 4e éd. 2015, n. 2.5.c ad art. 35 LCR). Cela étant, le Tribunal fédéral a tout de même précisé, dans un arrêt 6A.15/1992 du 24 mars 1992, cité par Cédric Mizel, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, 2015, n. 1777, p. 366), que si le dépassement ou le devancement par la droite est illicite, il ne suffit pas qu'il se soit produit sur une autoroute pour qu'il puisse être qualifié de grave mise en danger de la circulation. 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. d) Le juge pénal a retenu que le recourant, qui circulait sur la voie gauche de l'autoroute derrière une voiture de tourisme, avait profité d'un espace libre d'environ 300 mètres sur la voie de droite pour s'y déporter et la contourner avant de se rabattre sur la voie de gauche devant elle. A juste titre, le recourant ne conteste pas que cette manœuvre soit qualifiée de dépassement par la droite, prohibé par l'art. 35 al. 1 LCR. Cette manœuvre serait selon lui constitutive d'une faute moyennement grave puisqu'il disposait d'un espace de 300 mètres pour effectuer sa manœuvre et qu'il n'a gêné ni la conductrice du véhicule dépassé ni les autres usagers de la route. Même à supposer que la conductrice qui précédait le recourant occupait depuis longtemps, sans raison et sans droit la piste de gauche et disposait d'un espace libre suffisant pour se rabattre sur la piste de droite, il faut garder à l'esprit que dans le cas d'espèce, le trafic était dense, qu'il s'écoulait plus ou moins en files parallèles et que les vitesses étaient élevées (le recourant a lui-même reconnu que le véhicule qui le précédait roulait à environ 80 km/h). On est donc loin du cas de figure décrit dans l'arrêt 6A.15/1992 du 24 mars 1992 précité, où un automobiliste rattrapait progressivement et prudemment par la droite un véhicule qui occupait longtemps sans droit et sans raison la piste de gauche. Ici, l'autorité pouvait retenir que le recourant, en se décalant sur la droite avant d'accélérer pour rattraper le véhicule dépassé et se rabattre devant lui, avait adopté délibérément un comportement dont le caractère dangereux ne pouvait pas lui échapper, vu la densité du trafic et les vitesses élevées, qui impliquaient une plus grande discipline et des égards redoublés de la part du recourant. A tout le moins, une négligence grossière doit être reprochée à ce dernier, de sorte que la faute commise ne peut être que qualifiée de grave. Même si le recourant n'a pas concrètement mis en danger la circulation (il n'y a pas eu d'accident), il a néanmoins créé une mise en danger abstraite importante du trafic. Le risque d'accident était ainsi potentiellement élevé, avec des conséquences vraisemblablement graves. Conformément à la jurisprudence rappelée

ci-dessus, la mise en danger créée par le dépassement par la droite entrepris par le recourant doit être qualifiée de grave. Le fait qu'aucun usager n'ait finalement été gêné par la manœuvre n'est pas déterminant (arrêt CR.2015.0083 du 7 janvier 2016 consid. 2d et les arrêts cités). La double condition de gravité de la faute et de la mise en danger étant réalisée, c'est à juste titre que l'autorité intimée a qualifié l'infraction commise de grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. a LCR.

E. 3

a) Selon l'art. 16c al. 2 LCR, après une infraction grave, le permis de conduire est retiré pour trois mois minimum (let. a). b) 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) Dans le cas d'espèce, l'autorité intimée a prononcé un retrait du permis de conduire du recourant d'une durée de trois mois. Cette sanction, conforme à la durée minimale ne peut être réduite pour tenir compte du besoin professionnel de conduire un véhicule automobile. Elle ne peut être que confirmée.

E. 4

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours et à la confirmation de la décision attaquée. Le recourant, qui succombe, supportera les frais de justice (art. 49 al. 1 LPA-VD). Il n'y a pas lieu d'allouer de dépens (art. 55 al. 1 LPA-VD a contrario).

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