

VD_OMNI CR.2019.0005 vom 1. Mai 2019

VD Tribunal cantonal, 2019-05-01, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2019.0005

FR: VD_OMNI CR.2019.0005 du 1 mai 2019

IT: VD_OMNI CR.2019.0005 del 1 maggio 2019

Regeste

A. _____/Service des automobiles et de la navigation | Admission partielle du recours formé contre une décision sur réclamation du SAN en matière de retrait du permis de conduire. Pas de motif de s'écarter de l'état de fait retenu par le juge pénal et par l'autorité intimée. Manoeuvres effectuées par le recourant qualifiées de dépassement par la droite sur l'autoroute. Infractions moyennement graves en l'espèce, en présence de mises en danger objectivement graves mais de fautes moyennement graves compte tenu des particularités des endroits où elles ont été commises (trois voies de circulation dans deux directions; voie de droite rejoignant celle de gauche). Réforme de la décision attaquée en ce sens que le permis de conduire est retiré pour une durée de trois mois, cette mesure apparaissant proportionnée pour sanctionner le comportement du recourant.

Erwägungen

E. 1

Déposé dans le délai légal contre une décision sur réclamation rendue par le service compétent, laquelle n'est pas susceptible de recours devant une autre autorité, et satisfaisant au surplus aux conditions formelles prévues par la loi, le recours satisfait aux conditions de recevabilité (art. 92, 95, 79 et 99 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; BLV 173.36] et art. 21 al. 2 de la loi vaudoise du 25 novembre 1974 sur la circulation routière [LVCR; BLV 741.01]). Il y a donc lieu d'entrer en matière sur le fond.

E. 2

Le recourant prétend s'être rendu coupable d'un devancement ou dépassement "passif" et non d'un dépassement par la droite. Dans la mesure où le recourant entend ainsi contester les faits sur lesquels s'est fondé l'autorité intimée, qui sont ceux retenus dans le jugement pénal, son grief doit être écarté. a) Le jugement pénal ne lie en principe pas l'autorité administrative. Toutefois, afin d'éviter dans la mesure du possible des décisions contradictoires, la jurisprudence a admis, s'agissant de se prononcer sur l'existence d'une infraction, que l'autorité administrative ne devait pas s'écarter sans raison sérieuse des faits constatés par le juge pénal ni de ses appréciations juridiques qui dépendent fortement de l'établissement des faits, en particulier 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 (ATF 136 II 447 consid. 3.1; 124 II 103 consid. 1c/bb; 123 II 97 consid. 3c/aa). L'autorité administrative ne peut dès lors s'écarter du jugement pénal que si elle est en mesure de fonder sa décision sur des constatations de fait que le juge pénal ne connaissait pas ou qu'il n'a pas prises en considération, 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 ce dernier 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; 136 II 447 consid. 3.1; 129 II 312 consid. 2.4 et les arrêts cités). Cette dernière hypothèse recouvre notamment le cas où le juge pénal a rendu sa décision sur la seule base du dossier, sans procéder lui-même à des débats (ATF 136 II 447 consid. 3.1; 120 Ib 312 consid. 4b). Dans certains cas, l'autorité administrative peut également être liée par un jugement rendu à l'issue d'une procédure sommaire, et ce même si la décision pénale se fonde exclusivement 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'une procédure de retrait de permis serait ouverte à son encontre, et qu'elle a néanmoins omis de faire valoir ses droits ou y a renoncé. Dans de telles circonstances, la personne concernée ne peut pas attendre la procédure administrative pour présenter ses éventuels requêtes et moyens de défense; au contraire, elle est tenue, selon les règles de la bonne foi, de les faire valoir lors de la procédure pénale (sommaire) et d'épuiser les moyens de recours mis à sa disposition (ATF 123 II 97 consid. 3c/aa; 121 II 214 consid. 3a). b) En l'espèce, le recourant n'a pas contesté l'ordonnance pénale du 7 septembre 2018 ni en ce qui concerne les faits établis ni en ce qui concerne les autres points. Il avait pourtant connaissance du fait que l'autorité intimée avait ouvert une procédure administrative et qu'une mesure de retrait du permis de conduire pouvait être prononcée à son encontre. Pour le surplus, il n'existe pas de motif de s'écarter de l'état de fait retenu par le juge pénal et par l'autorité intimée. Le tribunal se fondera donc sur les faits retenus par le jugement pénal qui correspondent aux constatations figurant dans le rapport de police. Quant à la question de savoir si les manœuvres du recourant doivent être qualifiées de devancement ou de dépassement par la droite au sens des art. 35 LCR et 8 al. 3 OCR, elle relève de la qualification juridique soit du droit et non des faits. Il ressort de la jurisprudence précitée que le tribunal peut s'en écarter dans la mesure où il ne s'agit pas d'appréciations juridiques qui dépendent fortement de l'établissement des faits.

E. 3

Le recourant invoque une violation de l'art. 35 LCR dans la mesure où l'autorité intimée a qualifié son comportement de dépassement par la droite. Il soutient que les manœuvres effectuées le 25 mai 2018 doivent être qualifiées de devancement et non de dépassement par la droite. Il souligne que, selon la jurisprudence récente du Tribunal fédéral (ATF 142 IV 93 traduit in JdT 2016 IV 351), en cas de circulation en files parallèles sur l'autoroute, il est permis de devancer un autre véhicule par la droite. Cette jurisprudence serait totalement transposable à son cas puisqu'il n'aurait pas accéléré pour dépasser mais se serait déporté à droite en raison du ralentissement des deux véhicules qui le précédaient. a) L'on déduit l'interdiction de dépasser par la droite de l'art. 35 LCR. 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, étant précisé que le fait de déboîter et de se rabattre n'est pas indispensable pour qualifier la manœuvre de dépassement (ATF 142 IV 93 traduit in JdT 2016 IV 351 consid. 3.2. et réf. citées). Selon l'art. 85 al. 5 let. a OCR, sur les autoroutes et semi-autoroutes, un conducteur peut devancer d'autres véhicules par la droite en cas de circulation en files parallèles (cf. également art. 8 al. 3 OCR). Même en cas de circulation en files parallèles, il est cependant interdit de contourner des véhicules par la droite pour les dépasser en déboîtant et en se rabattant. C'est notamment le cas lorsqu'un conducteur utilise les espaces dans les files parallèles pour dépasser sur la voie de droite (ATF 133 II 58 consid. 4; ATF 124 IV 192 consid. 2a et réf. citées). Dans l'arrêt sur lequel s'appuie le recourant (ATF 142 IV 93 précité; cf. les

commentaires de Sandro Imhof, Kerhtwende im Strassenverkehr – Rechtsvorbeifahren im Kolonnenverkehr wird neu definiert, in dRSK du 7 septembre 2015 et Andreas Eicker, Präzisierung der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zum Rechtsvorfahren im Kolonnenverkehr auf Autobahnen, in dRSK du 26 September 2016), qui a fait l'objet d'un échange de vues entre la Cour de droit pénal et la IIème Cour de droit public, le Tribunal fédéral a assoupli sa définition de la circulation en files parallèles. Auparavant, la jurisprudence retenait que tel était le cas seulement lorsque le trafic était dense sur toutes les voies de circulation (ATF 124 IV 219 consid. 3a traduit in JdT 1998 I 739). Désormais, selon notre Haute Cour, il y a lieu d'admettre que la circulation s'effectue en files parallèles, ce qui autorise un devancement par la droite, lorsque sur la voie de dépassement de gauche (et du milieu lorsqu'il y a trois voies de circulation), la densification de la circulation est telle que les véhicules sur la voie de dépassement ne vont en fait pas plus vite que ceux sur la voie normale et que, de ce fait, les vitesses atteintes sont approximativement identiques (ATF 142 IV 93 précité consid. 4.2). Contrairement à ce que soutient le recourant, il ne résulte toutefois pas de cette jurisprudence qu'en cas de files parallèles, un conducteur serait autorisé à dépasser un véhicule circulant dans la même direction par la droite en déboîtant sur la voie de droite puis en se rabattant sur la voie de dépassement ("slalom"). Le Tribunal fédéral a expressément confirmé qu'il n'y avait pas lieu de revenir sur la distinction entre l'interdiction de principe du dépassement par la droite et le devancement autorisé par la droite (ATF 142 IV 93 précité consid. 4.1; cf. également arrêt TF 1C_72/2016 du 11 mai 2016 consid. 2.3). b) En l'espèce, le recourant soutient à tort que les manœuvres qu'il a effectuées doivent être qualifiées de devancement au sens de la jurisprudence précitée et non de dépassement par la droite. En effet, il résulte des faits retenus par l'autorité pénale que celui-ci circulait sur la voie de dépassement, qu'il a déboîté sur la voie de droite parce que le véhicule qui le précédait le ralentissait, puis s'est rabattu devant lui sur cette voie. Il a en outre procédé ainsi à deux reprises, soit une fois un peu avant la bifurcation vers Lausanne-Sud et l'autre au début de cette bretelle. Selon les propres déclarations du recourant, telles qu'elles figurent dans le rapport de police, celui-ci a accéléré sur la voie de droite pour retrouver sa vitesse initiale et dépasser le véhicule qui le précédait sur la voie de gauche. Il s'agit donc d'un cas typique de dépassement par la droite, lequel est prohibé même si la circulation en raison de la densité du trafic s'opérait en files parallèles. Contrairement à ce que soutient le recourant, sa situation se distingue donc de celle de l'automobiliste concerné par l'ATF 142 IV 93 qui avait circulé uniquement sur la voie normale de circulation, soit celle de droite, mais avait devancé des conducteurs circulant sur la voie de gauche en raison du ralentissement du trafic sur celle-ci. C'est donc à juste titre que l'autorité intimée, suivant en cela l'autorité pénale, a qualifié le comportement du recourant de dépassement par la droite prohibé par l'art. 35 LCR.

E. 4

Il convient d'examiner si la faute du recourant doit être qualifiée de grave au sens de l'art. 16c LCR. a) 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). 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). 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 mesure administrative n'a été prononcée à son encontre; si tel n'est pas le cas, le permis de conduire lui est retiré pour un mois au moins (art. 16a al. 2 et 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). Dans cette hypothèse, 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). Conformément à l'art. 16c al. 2 let. a LCR, le permis de conduire est retiré pour trois mois au minimum après une infraction grave. 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 136 II 447 consid. 3.2; 135 II 138 consid. 2.2.2; arrêts TF 1C_766/2013 du 1er mai 2014 consid. 3.1; 6A.16/2006 du 6 avril 2006 consid. 2.1.1, in JT 2006 I 442). c) 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). D'un point de vue objectif, la violation grave d'une règle de circulation suppose que l'auteur a mis sérieusement en danger la sécurité du trafic. Il y a création d'un danger sérieux pour la sécurité d'autrui non seulement en cas de mise en danger concrète, mais déjà en cas de mise en danger abstraite accrue (ATF 142 IV 93 consid. 3.1.; 131 IV 133 consid. 3.2). Il y a mise en danger abstraite accrue lorsqu'une ou des personnes indéterminées auraient pu se trouver potentiellement exposées à un danger pour leur intégrité physique. Lorsque l'on peut objectivement exclure des circonstances la présence de tout tiers, y compris, le cas échéant, du passager du conducteur en infraction, l'imminence du danger peut être niée (arrêt TF 6B_117/2015 du 11 février 2016 consid. 13.2). Subjectivement, la violation grave d'une règle de circulation exige un comportement sans scrupules ou gravement contraire aux règles de la circulation, c'est-à-dire une faute grave et, en cas d'acte commis par négligence, à tout le moins une négligence grossière (ATF 142 IV 93 consid. 3.1). Celle-ci doit être admise lorsque le conducteur est conscient du caractère généralement dangereux de son comportement contraire aux règles de la circulation. Mais une négligence grossière peut également exister lorsque, contrairement à ses devoirs, l'auteur ne prend absolument pas en compte le fait qu'il met en danger les autres usagers, en d'autres termes s'il se rend coupable d'une négligence inconsciente. Dans de tels cas, une négligence grossière ne peut être admise que si l'absence de prise de conscience du danger créé pour autrui repose elle-même sur une absence de scrupules (ATF 131 IV 133 consid. 3.2). Plus la violation de la règle de la circulation apparaît objectivement grave, plus facilement sera admis, sauf circonstances particulières contraires, un comportement sans scrupule. L'absence de scrupules sera exceptionnellement niée lorsque les circonstances particulières du cas d'espèce font apparaître le comportement de l'auteur sous un jour plus favorable (ATF 142 IV 93 consid. 3.1 et les références; arrêts TF 6B_441/2015 du 3 février 2016 consid. 2.2.1; 6B_290/2015 du 23 novembre 2015 consid. 2.2.1 et les références). d) Dans l'ATF 142 IV 93 précité, le Tribunal fédéral a rappelé que, selon sa jurisprudence, le

dépassement par la droite apparaît toujours objectivement et en règle générale également subjectivement grave. Cette conception repose sur l'idée que celui qui circule sur l'autoroute doit pouvoir se fier au fait qu'il ne sera pas soudainement dépassé par la droite. Le dépassement par la droite sur les autoroutes, sur lesquelles on circule à haute vitesse, représente une mise en danger accrue. Cette jurisprudence est toutefois critiquée par une partie de la doctrine qui estime qu'elle tient insuffisamment compte des circonstances particulières de chaque cas (cf. Philippe Weissenberger, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2^{ème} éd., 2015, n. 94 ad art. 90 LCR; Gerhard Fiolka in Strassenverkehrsgesetz, Basler Kommentar, n. 85 ad art. 90 LCR). Dans sa jurisprudence, la CDAP a parfois considéré que, compte tenu de circonstances particulières, un dépassement par la droite sur une autoroute devait être qualifié d'infraction moyennement grave et non d'infraction grave. Ainsi, elle a considéré qu'un dépassement par la droite effectué par un motocycliste alors que le trafic était fluide et n'ayant occasionné aucune gêne pour les autres usagers devait être qualifié d'infraction moyennement grave (CR.2017.0006 du 25 juin 2018). On relèvera d'ailleurs que, lors de l'instruction de cette dernière cause, qui est récente, l'autorité intimée avait indiqué en audience qu'elle ne qualifiait pas toujours le dépassement par la droite d'infraction grave. La jurisprudence a aussi admis par le passé que si des véhicules occupent longtemps, sans droit et sans raison la piste gauche de la chaussée sur une route à plusieurs voies de circulation, 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 (arrêt CDAP CR.2008.0045 du 18 septembre 2008 consid. 3b, citant un arrêt TF 6A.15/1992 du 24 mars 1992; voir aussi arrêts CDAP CR.2015.0043 du 2 octobre 2015 consid. 2b; CR.2013.0087 du 13 novembre 2013 consid. 4a). e) En l'espèce, il ressort du rapport de police que le recourant n'a mis en danger à aucun moment par ses manoeuvres les autres conducteurs. Il convient en outre de tenir compte des particularités, qui ressortent du rapport de police, des deux endroits où se sont produits les dépassements incriminés. La première manoeuvre a eu lieu peu avant la bifurcation vers Lausanne-Sud. Comme cela résulte du rapport de police, à cet endroit, il y a trois voies de circulation, soit deux en direction de "Crissier" et une en direction de "Lausanne-Sud". Il en résulte que les conducteurs qui circulent sur la voie de gauche vers "Lausanne-Sud" doivent de toute manière compter avec le fait que des conducteurs vont les devancer par la droite, dès lors que la voie du milieu permet d'aller dans une autre direction soit celle de "Crissier". Dans ces conditions, la faute que constitue le dépassement par la droite est moins importante. L'endroit où le deuxième dépassement litigieux a été effectué comporte également des particularités. En effet, quelques dizaines de mètres plus tard, les conducteurs circulant sur la voie de droite doivent obligatoirement se rabattre sur la voie de gauche, l'embranchement venant de "Morges" rejoignant celui en provenance de "Lausanne-Crissier". Il en résulte également que la manoeuvre est moins dangereuse que lorsqu'elle est pratiquée alors que les deux voies continuent sur une longue distance puisque les conducteurs circulant sur la voie de gauche s'attendent nécessairement à ce que les véhicules circulant sur la voie normale se rabattent à gauche. Même si le dépassement par la droite est interdit et que les conducteurs circulant à droite doivent laisser la priorité à ceux qui sont sur la voie de gauche pour se rabattre, il en résulte également que la faute du recourant ne saurait être qualifiée de particulièrement lourde. Il résulte de ce qui précède qu'au vu des circonstances, si la mise en danger doit être qualifiée d'objectivement grave,

comme toujours dans le cas d'un dépassement par la droite, la faute n'est que moyennement grave. C'est dès lors une infraction moyennement grave et non une infraction grave qui doit être retenue.

E. 5

Il convient de déterminer la quotité de la sanction à prononcer compte tenu de ce qui précède. Selon l'art. 16 al. 3 LCR, la durée du retrait de permis de conduire est fixée en fonction des circonstances du cas, notamment de l'atteinte à la sécurité routière, de la gravité de la faute, des antécédents en tant que conducteur ainsi que de la nécessité professionnelle de conduire un véhicule automobile. La durée minimale du retrait ne peut toutefois être réduite (art. 16 al. 3 LCR). En l'occurrence, dès lors que l'infraction doit être qualifiée de moyennement grave et non de grave, le recourant tombe sous le coup de l'art. 16b al. 2 let. a LCR qui prévoit un retrait du permis de conduire d'une durée minimale d'un mois. Le recourant ne tombe pas sous le coup de l'art. 16b al. 2 let. b LCR dès lors que l'exécution de son précédent retrait de permis s'est achevée plus de deux années avant les faits. Il convient toutefois de tenir compte du fait qu'il a violé délibérément une règle fondamentale du code de la route. De plus, le comportement fait suite à une mesure de retrait pour une infraction grave (excès de vitesse) dont l'exécution s'est terminée moins de cinq ans avant les faits litigieux et qui, contrairement à ce qu'il soutient, lui aurait valu un retrait d'une durée minimale de douze mois en cas de nouvelle infraction grave au vu du système en cascade de l'art. 16c al. 2 let. c LCR. Il convient encore de tenir compte que le recourant a fait l'objet d'un avertissement pour un excès de vitesse un an avant l'infraction litigieuse. Tout bien considéré, un retrait du permis de conduire d'une durée de trois mois paraît proportionnée pour sanctionner le comportement du recourant.

E. 6

Il résulte de ce qui précède que le recours doit être partiellement admis, et la décision attaquée réformée, en ce sens que le permis de conduire du recourant est retiré pour une durée de trois mois. Vu le sort de la cause, un émolument judiciaire réduit est mis à la charge du recourant (art. 49 LPA-VD). Assisté par un mandataire professionnel, il a droit à une indemnité à titre de dépens, laquelle sera également réduite (art. 55 LPA-VD).

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