Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}

6B 865/2014

Arrêt du 2 avril 2015

Cour de droit pénal

Composition
Mmes et M. et les Juges fédéraux Jacquemoud-Rossari, Juge Présidant, Rüedi et Jametti.
Greffière : Mme Bichovsky Suligoj.

Participants à la procédure
X._____, représenté par
Me Philippe Rossy, avocat,
recourant,

contre

Ministère public central du canton de Vaud, avenue de Longemalle 1, 1020 Renens VD,
intimé.

Objet
Violation grave des règles de la circulation routière; arbitraire,

recours contre le jugement de la Cour d'appel pénale du Tribunal cantonal du canton de Vaud du 13 juin 2014.

Faits :

A.
Par jugement du 11 mars 2014, le Tribunal de police de l'arrondissement de l'Est vaudois a reconnu X._____ coupable de violation grave des règles de la circulation routière et l'a condamné à vingt jours-amende à 30 fr. le jour, avec sursis pendant deux ans, ainsi qu'à 300 fr. d'amende, la peine privative de liberté de substitution étant fixée à dix jours.

B.
Par jugement du 13 juin 2014, la Cour d'appel pénale du Tribunal cantonal vaudois a rejeté l'appel formé par X._____.
Ce jugement retient, en résumé, ce qui suit:

B.a. Le 16 mars 2011, en fin de matinée, X._____ circulait au volant de sa voiture sur la route principale Essertines-Syens en direction de Mézières. A la sortie de Servion, il s'est retrouvé derrière un motocycle qui roulait à 60 km/heure. Il a entrepris de le dépasser. Pendant cette manoeuvre, le motocycliste a accéléré. X._____ a alors décidé de dépasser encore la voiture qui précédait le motocycle, pour se rabattre devant cette automobile. La manoeuvre s'est dès lors prolongée sur un tronçon de la route où les deux voies de circulation sont séparées par une ligne de sécurité, tracée du fait qu'un dos d'âne masque la visibilité. Un contrôle effectué à 11h18 au moyen d'un radar mobile a révélé que X._____ avait atteint une vitesse de 115 km/h lors de

cette manoeuvre, après déduction de la marge de sécurité de 4 km/h sur la mesure affichant 119 km/heure. La vitesse maximale autorisée sur le tronçon était de 80 km/heure.

B.b. Une expertise a été confiée à A._____, de l'Institut fédéral de métrologie (ci-après METAS). L'expert, dans son rapport du 19 novembre 2012, puis dans son rapport complémentaire du 7 juin 2013, a confirmé le bon fonctionnement du radar de type Traffic Observer qui a constaté l'excès de vitesse de X._____. Il a indiqué que cet instrument procédait à deux mesures indépendantes l'une de l'autre: la première au moyen d'un scanner, la seconde au moyen d'un dispositif qui prend deux photographies du véhicule contrôlé, l'une à un point donné, l'autre à un autre point donné - à une distance connue du premier - et qui, d'autre part, chronomètre le temps écoulé entre la prise des deux photographies, de sorte que la vitesse à laquelle le véhicule a circulé entre les deux points peut être obtenue par la division de la distance qui les sépare par le temps chronométré. Si le résultat des deux mesures divergeait, le cas était annulé automatiquement par le radar. S'agissant de la mesure par scanner, l'expert a exclu tout facteur de perturbation extérieur. Se prononçant ensuite sur la seconde méthode, l'expert a lui-même procédé au calcul de la vitesse de X._____ sur la base de la distance parcourue (35,40 mètres $\pm$ 50 cm) durant le
temps écoulé entre les deux photographies (1,086 seconde). Partant, la vitesse s'élevait à 117,4 km/h $\pm$ 1,7 km/h, résultat qui concordait avec celui du scanner.

B.c. Le 11 mars 2014, le Tribunal de police a procédé à une inspection locale en la présence de A._____. L'expert a désigné les deux points entre lesquels il avait mesuré la distance parcourue par X._____. Selon une mesure effectuée séance tenante à la chevillière par la gendarmerie, la distance parcourue par celui-ci entre les deux points était de 34,80 mètres $\pm$ 50 centimètres.

C.
X._____ forme un recours en matière pénale au Tribunal fédéral contre le jugement cantonal. Il conclut, avec suite de frais et dépens, principalement à sa réforme en ce sens qu'il est condamné pour violation simple des règles de la circulation routière à une amende fixée à dire de justice. Subsidiairement, il requiert le renvoi de la cause à l'autorité précédente pour nouvelle décision dans le sens des considérants et pour qu'une nouvelle expertise soit confiée à une autorité neutre.

Considérant en droit :

1.
Le recourant conteste l'appréciation faite par la cour cantonale de l'expertise et, partant, des faits. Il invoque également une violation de la présomption d'innocence.

1.1. Dans le recours en matière pénale, les constatations de fait de la décision entreprise lient le Tribunal fédéral (art. 105 al. 1 LTF), sous les réserves découlant des art. 97 al. 1 et 105 al. 2 LTF, soit pour l'essentiel de l'arbitraire dans la constatation des faits (sur la notion d'arbitraire: ATF 140 III 16 consid. 2.1 p. 18 s. et 138 III 378 consid. 6.1 p. 379 s.). Ce grief se confond, par ailleurs, avec celui de violation de la présomption d'innocence en tant que ce dernier porte sur l'appréciation des preuves (ATF 127 I 38 consid. 2a p. 41). La recevabilité de tels griefs, ainsi que de ceux déduits du droit constitutionnel et conventionnel, suppose l'articulation de critiques circonstanciées (ATF 136 II 101 consid. 3 p. 105), claires et précises, répondant aux exigences de motivation accrues déduites de l'art. 106 al. 2 LTF (ATF 133 IV 286 consid. 1.4 p. 287). Les critiques appellatoires sont, en particulier, irrecevables (cf. ATF 137 II 353 consid. 5.1 p. 356).

Comme tous les autres moyens de preuve, les expertises sont soumises à la libre appréciation du juge. Celui-ci ne peut cependant pas s'écarter d'une expertise sans motifs pertinents. Il doit examiner, en se fondant sur les autres moyens de preuve administrés et sur les arguments des parties, si de sérieuses objections font obstacle au caractère probant des conclusions de l'expertise. En se fondant sur une expertise non concluante, le juge peut tomber dans l'arbitraire (ATF 136 II 539 consid. 3.2 p. 547 s.). Tel peut être le cas si l'expert n'a pas répondu aux questions posées, si ses conclusions sont contradictoires ou si, de toute autre façon, l'expertise est entachée de défauts à ce point évidents et reconnaissables, même sans connaissances spécifiques, que le juge ne pouvait

tout simplement pas les ignorer. Il n'appartient pas au Tribunal fédéral de vérifier si toutes les affirmations de l'expert sont exemptes d'arbitraire; sa tâche se limite bien plutôt à examiner si l'autorité précédente pouvait, sans arbitraire, se rallier au résultat de l'expertise (arrêt 9C 717/2011 du 25 juin 2012 consid. 5.1).

1.2. La cour cantonale a considéré qu'il n'y avait pas lieu de s'écarter de l'expertise, dès lors qu'elle était claire, fiable, convaincante et qu'elle ne comportait aucune contradiction. Elle a ainsi retenu que, d'après la mesure du scanner, le recourant avait circulé à une vitesse de 115 km/h après déduction de la marge de sécurité de 4 km/h conformément aux prescriptions de l'OOCCR-OFROU (Ordonnance de l'OFROU concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière, RS 741.013.1). D'après la mesure par distance, le recourant avait circulé à une vitesse de 117,4 km/heure.

1.3. Le recourant objecte que le METAS, qui a procédé à l'expertise, manque d'objectivité puisqu'il s'agit de l'organisme chargé d'effectuer le calibrage, le contrôle et la certification des radars de la police. Partant, il requiert qu'une nouvelle expertise soit confiée à une autorité neutre.

La cour cantonale a retenu qu'il ne résultait pas du jugement du Tribunal de police que le recourant avait requis, lors de débats de première instance, la récusation de l'expert. Par ailleurs, il avait expressément renoncé à la mise en oeuvre d'une nouvelle expertise. Par conséquent, il était forclos, en vertu du principe de la bonne foi, à invoquer un manque d'impartialité ou d'indépendance de l'expert nommé et à requérir une nouvelle expertise. En tant que le recourant ne se détermine pas sur le prononcé d'irrecevabilité de son grief en procédure d'appel, il ne démontre pas en quoi les considérations cantonales seraient contraires au droit et ne satisfait pas aux exigences de motivation prévues par l'art. 42 al. 2 LTF. Le grief est irrecevable.

1.4. Le recourant soutient que le système " pre-safe " (ndlr: système de détection anticipée des risques d'accident) dont était équipé son véhicule a perturbé le radar Traffic Observer. A l'appui de son grief, il fait valoir que le témoin B._____, électronicien de profession, avait indiqué qu'on ne pouvait pas exclure qu'un radar soit sensible dans un domaine perturbé.
La cour cantonale a retenu que l'expert, confronté au témoin, avait exposé de manière claire et précise les motifs pour lesquels il fallait s'écarter du raisonnement de celui-ci. Ainsi, c'était précisément pour éviter tout risque d'erreur que le Traffic Observer procédait à deux mesures de vitesse indépendantes l'une de l'autre, par des méthodes différentes. Partant, la cour cantonale pouvait sans arbitraire s'y rallier. Pour le surplus, lorsque le recourant se réfère aux courriers du Centre C._____ (pièce 34/2) et d'un professeur de l'école D._____ (pièce 25) pour faire valoir que des essais sur place étaient nécessaires pour exclure tout facteur de perturbation, il s'écarte de manière inadmissible du jugement attaqué qui ne contient aucune constatation de cet ordre. Au vu de ce qui précède, le recourant ne démontre pas, par sa critique, en quoi l'appréciation de la fiabilité du radar fondée sur l'expertise réalisée par le METAS serait insoutenable. Le grief est rejeté dans la mesure où il est recevable.

1.5. Le recourant allègue que la cour cantonale aurait dû tenir compte d'un excès de vitesse de 113,7 km/h, calculé par le Tribunal de première instance sur la base d'une distance parcourue de 34,30 mètres (34,80 mètres moins 50 cm; cf. supra consid. B.c). De cette vitesse, dès lors qu'elle était le résultat d'un calcul aléatoire, il fallait encore déduire la marge de sécurité de 6 km/h prévue à l'art. 8 let. e ou f OOCCR-OFROU. Partant, son excès de vitesse était inférieur à 30 km/h, de sorte qu'il ne pouvait être condamné que pour violation simple des règles de la circulation routière (art. 90 ch. 1 LCR).

1.5.1. Conformément à l'art. 106 al. 1 LCR, le Conseil fédéral arrête les prescriptions nécessaires à l'application de cette loi et désigne les autorités fédérales compétentes pour son exécution. Il peut autoriser l'Office fédéral des routes (OFROU) à régler les modalités. En application de cette délégation de compétence, le Conseil fédéral a édicté l'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR; RS 741.013). Conformément à l'art. 9 al. 2 OCCR, pour les contrôles effectués à l'aide de moyens techniques, l'OFROU fixe, en accord avec l'Office fédéral de métrologie, les modalités d'exécution et la procédure qui s'y rapporte (let. a) ainsi que les exigences liées aux systèmes et aux genres de mesures et les marges d'erreur inhérentes aux appareils et aux mesures (let. b). L'OFROU a édicté, le 22 mai 2008, l'OOCCR-OFROU. L'art. 8 OOCCR-

OFROU précise les marges de sécurité qui doivent être déduites de la vitesse mesurée.
En application de la jurisprudence constante du Tribunal fédéral, le cas est objectivement grave (art. 90 ch. 2 LCR), c'est-à-dire sans égard aux circonstances concrètes, en cas de dépassement de la vitesse autorisée de 30 km/h ou plus hors des localités (ATF 132 II 234 consid. 3.2 p. 238; 124 II 259 consid. 2b p. 261 ss).

1.5.2. Le recourant procède à une lecture erronée de l'art. 8 OOCCR-OFROU. Cette disposition, à l'instar de l'art. 9 al. 2 let. b OCCR, laisse en effet apparaître que les marges de sécurité qui y sont mentionnées visent à palier la marge d'erreur inhérente aux appareils de contrôle de la vitesse. En l'occurrence, même si l'on devait retenir, au bénéfice du doute, la vitesse de 113,7 km/h calculée par le Tribunal de police, il ressort du jugement querellé que cette vitesse procède d'un calcul basé sur la mesure de la distance parcourue durant le laps de temps écoulé entre deux photographies, mesure qui tient déjà compte d'une marge d'incertitude de ± 50 cm (jugement entrepris, p. 8). Dès lors, contrairement à ce que soutient le recourant, l'art. 8 OOCCR-OFROU ne s'applique pas dans le cas d'espèce. Au demeurant, le Tribunal de police a tranché en faveur du recourant en ayant déduit, lors de son calcul, la marge d'incertitude de 50 cm puisqu'il a pris comme base de calcul une distance parcourue de 34,30 mètres. Partant, quoiqu'en dise le recourant, il ne peut rien tirer en sa faveur du fait que la mesure de vitesse à laquelle s'est livré le tribunal de première instance lui est légèrement plus favorable. En tenant compte de cette
marge de sécurité de ± 50 cm, le calcul de la distance et son incidence sur la vitesse n'est en effet guère différent, que l'on se fonde sur le rapport d'expertise (35,40 mètres ± 50 cm; art. 105 al. 2 LTF) ou la distance relevée lors de l'inspection locale (34,80 mètres ± 50 cm). Mal fondé, son grief doit être rejeté.

1.6. Pour le surplus, il ne sera pas entré en matière sur les critiques purement appellatoires du recourant ou sur celles qui s'opposent, sans autre motivation, aux constatations cantonales (cf. art. 105 al. 1 et 106 al. 2 LTF). Il en va ainsi lorsque le recourant résume la procédure cantonale (recours, p. 3 à 5), lorsqu'il suggère que l'expert paraît admettre, s'agissant de la validité du système de contrôle radar, qu'on ne peut avoir de certitude absolue (recours, p. 5) ou encore lorsqu'il allègue que les deux mesures auxquelles procède le radar ne sont pas indépendantes l'une de l'autre dès lors qu'elles ont le temps comme base commune (recours, p. 8). Enfin, dans la mesure où le recourant se réfère à plusieurs reprises à l'appréciation des juges de première instance, il perd de vue que la cour d'appel cantonale dispose d'un plein pouvoir d'examen en fait et en droit (cf. art. 398 al. 2 CPP). C'est ainsi en vain qu'il cite le jugement de première instance pour contester les faits retenus et l'appréciation de ceux-ci.

1.7. Au vu de ce qui précède, la cour cantonale pouvait considérer sans arbitraire, sur la base de l'expertise, de son complément et de l'inspection locale, qui a permis de vérifier les calculs et l'application de la seconde méthode, que la mesure radar de la vitesse du recourant était fiable. Elle n'a ainsi pas violé la présomption d'innocence.
En définitive, le recourant s'est rendu coupable d'une violation grave des règles de la circulation routière, peu importe que l'on retienne une vitesse de 115 km/h - marge de sécurité déduite - constatée par la mesure scanner du radar, de 117,4 km/h calculée par l'expert ou de 113,7 km/h calculée sur la base de l'inspection locale. Pour le surplus, la faible différence de vitesse de ces trois mesures ne joue aucun rôle sur la fixation de la peine, le recourant n'en tirant au demeurant aucun argument.

2.
Le recourant ne conteste pas avoir franchi une ligne de sécurité. En revanche, il reproche à l'autorité cantonale de ne pas être entrée en matière sur son grief de violation de l'art. 90 ch. 2 LCR en lien avec le franchissement d'une ligne de sécurité, alors même qu'il y avait consacré deux pages dans sa déclaration d'appel motivée. On comprend de son grief qu'il invoque un déni de justice formel.

2.1. Selon la jurisprudence, commet un déni de justice formel et viole l'art. 29 al. 1 Cst. l'autorité qui ne statue pas ou n'entre pas en matière sur un recours ou un grief qui lui est soumis dans les formes et délai légaux, alors qu'elle était compétente pour le faire (ATF 135 I 6 consid. 2.1 p. 9; 134 I 229 consid. 2.3 p. 232).

2.2. Outre le fait qu'il est douteux que son grief soit recevable sous l'angle de l'art. 106 al. 2 LTF, dès lors

que le recourant n'invoque aucune garantie constitutionnelle, il est de toute façon infondé. La cour cantonale a en effet jugé que " l'appelant a poursuivi sa manoeuvre de dépassement d'un motocycle et d'une voiture sur un tronçon où les voies de circulation sont séparées par une ligne de sécurité, justifiée par un dos d'âne qui masque la visibilité. L'appelant a ainsi créé un sérieux danger pour la sécurité d'autrui " (jugement entrepris, p. 14 consid. 4.3). Aussi succincts qu'ils soient, ces motifs excluent l'omission reprochée à l'autorité cantonale. Par ailleurs, le recourant ne saurait rien tirer en sa faveur lorsqu'il allègue qu'il n'a gêné aucun autre usager par sa manoeuvre, à savoir qu'il n'a créé aucune mise en danger concrète. Il introduit de la sorte des faits non constatés par l'autorité cantonale, sans pour autant former un grief recevable sous l'angle de l'art. 106 al. 2 LTF pour établir que ceux-ci auraient été arbitrairement omis. Au demeurant, de jurisprudence constante, le franchissement d'une ligne de sécurité constitue, du point de vue objectif, une violation grave des règles de la circulation
routière en raison du danger notoirement important qu'elle comporte pour la sécurité du trafic et, en particulier, des usagers de la route circulant en sens inverse (arrêt 6B 193/2012 du 12 juillet 2012 consid. 3; ATF 136 II 447 consid. 3.3 p. 452 s.; 119 V 241 consid. 3d/bb p. 247).

3.
Il s'ensuit que le recours doit être rejeté. Le recourant, qui succombe, supporte les frais judiciaires (art. 66 al. 1 LTF).

Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce :

1.
Le recours est rejeté.

2.
Les frais judiciaires, arrêtés à 4'000 fr., sont mis à la charge du recourant.

3.
Le présent arrêt est communiqué aux parties et à la Cour d'appel pénale du Tribunal cantonal du canton de Vaud.

Lausanne, le 2 avril 2015

Au nom de la Cour de droit pénal
du Tribunal fédéral suisse

La Juge présidant : Jacquemoud-Rossari

La Greffière : Bichovsky Suligoj