

Droit pénal Strafrecht

Droit pénal – contrôles de vitesse par radar – ATC (Juge de la Cour pénale II) du 11 novembre 2020, Ministère public c. X. – TCV P1 18 60

Violation grave des règles de la circulation routière ; conditions de validité des mesures de contrôle de la vitesse par radar

- Exigences, respectées dans le cas d'espèce, auxquelles doivent répondre, dans le cadre des contrôles de la circulation routière, les systèmes de mesures (radars) utilisés, les agents de police spécialisés qui en font usage et la documentation des résultats (consid. 3).
- Un excès de vitesse de 41 km/h, déduction faite de la marge de tolérance applicable, sur un tronçon limité à 80 km/h, constitue, objectivement et subjectivement, une violation grave des règles de la circulation au sens de l'art. 90 al. 2 LCR (consid. 4).

Grobe Verkehrsregelverletzung; Gültigkeitsvoraussetzungen für Geschwindigkeitsmessungen mittels Radars

- Hier erfüllte Anforderungen, welchen bei Strassenverkehrskontrollen die eingesetzten Messsysteme (Radar), die spezialisierten Polizeibeamten, welche diese betreiben, und die Dokumentation der Messergebnisse genügen müssen (E. 3).
- Eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 41 km/h, nach erfolgtem Toleranzabzug, auf einer mit 80 km/h signalisierten Strecke stellt objektiv und subjektiv eine grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG dar (E. 4).

Faits (résumé)

A. Le 13 août 2017, entre Martigny et Sembrancher, la police cantonale a effectué un contrôle de vitesse sur un tronçon limité à 80 km/h. À 16h12, elle a enregistré à l'aide d'un appareil radar laser, tenu à la main, la voiture de X. circulant à 125 km/h.

B. Le radar laser ayant servi à la mesure a été homologué, le 21 avril 2017, par l'Institut fédéral de métrologie METAS. Le certificat de vérification délivré était valable jusqu'au 30 avril 2018 et attestait que le radar répondait aux exigences légales en la matière. L'agent qui a procédé à la mesure litigieuse avait été formé à l'utilisation de ce type de radar. Il a tenu un procès-verbal de son contrôle de vitesse effectué en pleine journée et par beau temps.

C. X. s'est opposé à l'ordonnance pénale du ministère public du 24 novembre 2017. Il a été renvoyé à jugement, le 5 juin 2018.

D. Par jugement du 13 août 2018, le tribunal des districts de Martigny et St-Maurice a reconnu X. coupable de violation grave des règles de la circulation routière (art. 90 al. 2 LCR en relation avec les art. 27 et 32 LCR). Il l'a condamné à une peine pécuniaire de 52 jours-amende, avec sursis pendant 3 ans, le jour-amende étant fixé à 445 fr., et à une amende de 4500 francs.

E. Le 31 août 2018, X. a interjeté appel contre le jugement de première instance, en concluant à son acquittement.

Considérants (extraits)

3. 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 (cf. également arrêt 6B_129/2010 du 10 juin 2010 consid. 2.1).

3.1 En application de cette délégation de compétence, ledit Conseil a édicté l'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR ; RS 741.013).

3.1.1 Cette dernière prévoit en particulier que le contrôle de la circulation sur la voie publique incombe aux organes de police compétents selon le droit cantonal (art. 3 al. 1 OCCR), soit, en Valais, la police cantonale (art. 10 al. 3 de la loi du 30 septembre 1987 d'application de la législation fédérale sur la circulation routière).

Elle prescrit également que des moyens techniques – régis par l'ordonnance du 15 février 2006 sur les instruments de mesure ([OIMes] ; RS 941.210) et les dispositions d'exécution du Département fédéral de justice et police relatives à cette dernière ordonnance (art. 9 al. 1^{bis} OCCR) – doivent être utilisés dans la mesure du possible, en particulier pour contrôler la vitesse (art. 9 al. 1 let. a OCCR). En outre, pour les contrôles effectués à l'aide de tels moyens, l'OFROU fixe, en accord avec l'Institut fédéral de métrologie, les modalités d'exécution et la

procédure qui s'y rapporte (art. 9 al. 2 let. a OCCR), ainsi que les exigences liées aux systèmes et aux genres de mesures de même que les marges d'erreur inhérentes aux appareils et aux mesures (art. 9 al. 2 let. b OCCR). Ce même office détermine par ailleurs les exigences posées au personnel chargé des contrôles et de l'évaluation (art. 9 al. 3 OCCR).

3.1.2 Le 22 mai 2008, l'OFROU a édicté une ordonnance d'application de l'OCCR (OOCCR-OFROU), et, en accord avec l'Institut fédéral de métrologie, des instructions concernant, notamment, les contrôles de vitesse par la police (disponibles sur le site http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2008-05-22_481_f.pdf ; ci-après : les instructions).

Ladite ordonnance prévoit notamment que les systèmes de mesure destinés à la constatation officielle de faits matériels dans le cadre de contrôles de la circulation routière ne peuvent être mis en place, installés, exploités et entretenus que par du personnel dûment formé (art. 2 al. 2 OOCER-OFROU), lequel doit, d'une part, disposer des connaissances spécialisées théoriques et pratiques relatives au type de mesure, au système de mesure, à la réalisation des mesures, ainsi qu'à l'évaluation des mesurages (art. 2 al. 3 let. a OOCER-OFROU), et, d'autre part, être habilité par l'autorité compétente à exécuter des contrôles et des évaluations (art. 2 al. 3 let. b OOCER-OFROU).

Pour leur part, les exigences posées aux méthodes de mesure, aux systèmes de mesure et aux appareils complémentaires utilisés dans le cadre des contrôles de la circulation routière pour la constatation officielle de faits matériels, la mise sur le marché de tels systèmes et appareils, ainsi que le contrôle subséquent, sont régis par l'OIMes, ainsi que, le cas échéant, les ordonnances spécifiques sur les instruments de mesure (art. 3 al. 1 OOCER-OFROU), telle l'ordonnance (du DFJP) sur les instruments de mesure de vitesse qui prescrit que ceux-ci doivent satisfaire aux exigences de l'OOCER-OFROU (art. 4 al. 1), sont soumis à une approbation ordinaire et à une vérification initiale (art. 5 al. 1), puis à une vérification ultérieure annuelle (art. 6 al. 1 et al. 2 let. a; cf. également art. 24 al. 1 1^{re} phr. OIMes).

3.1.3 Par ailleurs, les art. 6 à 9 OOCER-OFROU précisent notamment les types de mesures (art. 6 et 7), dont font en particulier partie celles réalisées au moyen de systèmes de mesures immobiles surveillés par un personnel spécialisé (cf. art. 6 let. a), les marges de sécurité (cf. art 8), soit 4 km/h pour une valeur mesurée par laser de 101 à

150 km/h (cf. art. 8 al. 1 let. b ch. 2), ainsi que les exigences relatives à la documentation des vitesses mesurées, soit essentiellement la prise de photographies (cf. art. 9).

3.1.4 S'agissant des contrôles au moyen de systèmes immobiles surveillés par un personnel spécialisé (cf. art. 6 let. a OOCCR-OFROU), le chiffre II/5 des instructions (cf. consid. 3.1.2) précise que le procès-verbal, qui doit être rédigé pour chaque série de mesures effectuées au même endroit, indiquera la date, l'heure et le lieu des mesures effectuées, le sens de circulation des véhicules contrôlés, la vitesse maximale autorisée sur le lieu des mesures, la désignation du système de mesure de vitesse, avec le n° METAS, la date de la dernière vérification, la confirmation de l'exécution des tests de fonctionnement prescrits, ainsi que la personne responsable du contrôle (nom ou signature lisible) ; les événements particuliers doivent en outre également y figurer.

Quant au chiffre II/7 de ces mêmes instructions, il prévoit que les mesures au moyen de cinémomètres laser déterminent la vitesse d'un véhicule en mesurant la durée d'une série d'impulsions infrarouges (p. ex. « pistolets » ou scanners laser), que ces appareils peuvent être utilisés tenus à la main ou posés sur un trépied et que, dans l'hypothèse où ils ne seraient pas orientés exactement dans la direction du véhicule contrôlé, ce qui constituerait une « erreur dans l'angle de mesure », les résultats seraient néanmoins à l'avantage du conducteur concerné, aucune correction de l'angle précité n'étant admise.

3.2.1 Dans le cas particulier, il est établi que le contrôle de vitesse du 13 août 2017 a été réalisé au moyen d'un radar laser, tenu à la main, ce qui était parfaitement admissible et dont l'étalonnage avait été dûment contrôlé et certifié, de sorte qu'il était conforme aux exigences de l'art. 8 OOCCR-OFROU en matière de marge de sécurité, sans qu'aucun élément concret ne permette de douter de son parfait état de fonctionnement.

L'agent de la police cantonale, qui a utilisé cet appareil le jour des faits, était en outre dûment assermenté (art. 11 de la loi cantonale du 20 janvier 1953 sur la police cantonale) et bénéficiait d'une certification officielle de ses compétences, dont aucun élément du dossier ne permet objectivement de mettre en question la validité.

Ce contrôle a donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal faisant état de toutes les informations requises, dont rien ne permet de douter de la véracité. L'instrument de mesure a fait l'objet de tests de fonctionnement, qui n'ont révélé aucune anomalie.

3.2.2 La photographie versée en cause permet également de retenir que cet appareil a pu être dirigé, à une distance de 121m70, sur le véhicule du prévenu sans qu'aucun obstacle ne vienne interrompre le faisceau laser, en pleine journée et par beau temps, éléments dont on peut déduire que la mesure de vitesse a été réalisée dans de bonnes conditions.

Quoi qu'en dise le prévenu, dans l'hypothèse où son véhicule aurait été hors de portée, un message d'erreur se serait affiché. Au demeurant, la distance de 121.70 m n'était pas excessive ; le réglage préconisé permet, en effet, d'obtenir des images nettes à une distance supérieure, soit 150 m. Par ailleurs, aucune erreur de mesure liée à une réflexion n'est possible.

3.2.3 Au vu de ce qui précède, aucun élément au dossier ne permet de mettre en doute la fiabilité de l'appareil de mesure ni de retenir qu'il n'aurait pas été utilisé conformément aux exigences de l'OFROU concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (RS 741.013.1), l'ordonnance sur les instruments de mesure (RS 941.210) et celle sur les instruments de mesure de vitesse (RS 941.261), ainsi qu'aux instructions concernant les contrôles de vitesse par la police (cf. http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2008-05-22_481_f.pdf) ou aux prescriptions du manuel d'utilisation de l'appareil.

3.2.4 Dans ces circonstances, le ressenti, au demeurant pour le moins tardif, du prévenu sur sa vitesse, dont il a fait part au procureur lors de son audition, ne résiste pas à l'examen. Il y a dès lors lieu d'admettre que, le 13 août 2017, à 16h12, l'appelant a circulé à une vitesse de 121 km/h, marge de tolérance déduite, sur un tronçon où la vitesse maximale, dont il avait connaissance, s'élevait à 80 km/h.

4. Celui qui, par une violation grave d'une règle de la circulation, crée un sérieux danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire (art. 90 al. 2 LCR).

4.1 Le premier juge a exposé la portée de cette disposition, de sorte que l'on peut s'y référer.

4.2 Dans le cas particulier, déduction faite de la marge de tolérance applicable de 4 km/h, il est établi que l'appelant a roulé à 121 km/h sur un tronçon où la vitesse était limitée à 80 km/h, commettant, ainsi un excès de vitesse de 41 km/h, ce qui constitue une violation objectivement grave des règles de la circulation au sens de l'art. 90 al. 2 LCR (arrêt 6B_444/2016 du 3 avril 2017 consid. 1.1 et les références citées).

En excédant de manière aussi caractérisée la vitesse autorisée, il est indéniable que l'infraction est également réalisée sur le plan subjectif. En effet, le prévenu, conscient de se trouver sur un tronçon dont la vitesse était limitée à 80 km/h, qu'il empruntait régulièrement, n'a, dans l'hypothèse la plus favorable pour lui, pas prêté suffisamment d'attention à la vitesse à laquelle il circulait et s'est rendu coupable d'une négligence grossière.

Les circonstances exceptionnelles, dans lesquelles l'application du cas grave est exclue, ne sont pas réalisées en l'espèce (ATF 143 IV 508 consid. 1.3 et les références citées). C'est dès lors à bon droit que le premier juge a considéré que X. s'était rendu coupable de violation grave des règles de la circulation au sens de l'art. 90 al. 2 LCR.