

JUGEMENT DE LA COUR D'APPEL PENALE

Audience du 13 juin 2014

Présidence de Mme B E N D A N I, présidente

Juges : MM. Battistolo et Pellet

Greffier : M. Ritter

Parties à la présente cause :

V._____, prévenu, représenté par Me Philippe Rossy, défenseur de choix,
à Lausanne, appelant,

et

Ministère public, représenté par le Procureur de l'arrondissement de l'Est
vaudois, intimé.

La Cour d'appel pénale considère :

En fait :

A. Par jugement du 11 mars 2014, le Tribunal de police de l'arrondissement de l'Est vaudois a reçu l'opposition formée par V. _____ contre l'ordonnance pénale rendue le 14 décembre 2011 par le Ministère public de l'arrondissement de l'Est vaudois dans la cause PE11.005867 (I), a déclaré V. _____ coupable de violation grave des règles de la circulation routière et l'a condamné à vingt jours-amende de 30 fr., avec sursis pendant deux ans, ainsi qu'à 300 fr. d'amende convertible en dix jours de privation de liberté en cas de non paiement fautif (II), a arrêté les frais de la cause à 7'223 fr. 30 et les a mis à la charge de V. _____ (III) et a dit ne pas y avoir lieu à indemniser V. _____ au titre de l'article 429 CPP (IV).

B. V. _____ a annoncé faire appel de ce jugement le 12 mars 2014. Il a déposé une déclaration d'appel motivée le 15 avril 2014, concluant, avec suite de frais et dépens, principalement à la réforme du jugement en ce sens qu'il n'est pas condamné en application de l'art. 90 ch. 2 LCR, mais seulement de l'art. 90 ch. 1 LCR, à une amende fixée à dire de justice. Subsidiairement, il a conclu à ce que la cause soit retournée à une autorité de première instance pour que soit mise en œuvre une expertise au sens des art. 182 ss CPP.

Par décision du 14 mai 2014, la Présidente de la Cour d'appel pénale a rejeté les réquisitions de preuve présentées par l'appelant, faute pour celles-ci de répondre aux conditions de l'art. 389 CPP.

C. Les faits retenus sont les suivants :

1.1 Le prévenu V._____, né en 1965, est ingénieur ETS de formation. Père au foyer, il exerce une activité professionnelle accessoire. Son casier judiciaire est vierge. Le fichier des mesures administratives en matière de circulation routière ne comporte aucune inscription qui le concerne.

1.2 Le 16 mars 2011, en fin de matinée, le prévenu 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 motorcycle qui roulait à 60 km/heure. Il a entrepris de le dépasser. Pendant cette manœuvre, le motocycliste a accéléré. Le prévenu a alors décidé de dépasser encore la voiture qui précédait le motorcycle, pour se rabattre devant cette automobile. La manœuvre 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 marque la visibilité. Un contrôle effectué à 11 h 18 au moyen d'un radar mobile a révélé que le prévenu avait atteint une vitesse de 115 km/h lors de cette manœuvre, 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 est de 80 km/h (P. 4).

1.3 Contestant cette mesure, le prévenu nie avoir roulé à plus de 100 km/heure. Il a fait valoir que les appareils électroniques, à savoir des radars, embarqués dans sa voiture, ont perturbé le radar *Traffic Observer* utilisé par la gendarmerie.

Un rapport d'expertise a été établi le 19 novembre 2012 par [...], ingénieur en électronique, diplômé de l'Ecole supérieure de Berne et responsable du domaine trafic, acoustique et vibration auprès de l'Institut fédéral de métrologie. Cet avis a été complété par un rapport complémentaire du 7 juin 2013 et confirmé par son auteur à l'audience de première instance. Il en ressort que le radar *Traffic Observer* procède à deux mesures, selon deux méthodes différentes, indépendantes l'une de l'autre. La première au moyen d'un scanner, la seconde au moyen d'un dispositif prenant deux photographies du véhicule contrôlé à des points

dont l'intervalle est connu, la vitesse étant mesurée par le temps écoulé entre les deux clichés. Selon l'expert, l'indépendance de ces méthodes atteste de leur fiabilité. En revanche, si leurs résultats divergent, « le cas (est) annulé automatiquement par l'instrument » (P. 51, ch. 9, p. 6).

Pour ce qui est en particulier des facteurs de perturbation allégués, l'expert a exclu toute erreur des mesures au scanner due à des réflexions, à des dérangements électromagnétiques et à des sources infrarouges; il a également écarté toute influence due à une quelconque erreur d'angle lors de l'installation. Quant à la méthode photographique, l'expert a considéré que son résultat concordait avec la mesure au scanner, soit 117,4 km/h à +/- 1,7 km/heure. Du reste, s'agissant d'un appareil optique, aucune influence n'est possible du fait de champs électromagnétiques. L'expert a ajouté avoir personnellement mesuré la distance parcourue par le véhicule du prévenu entre les deux points où avaient été pris les clichés, en s'aidant du marquage sur la route, ainsi que des différentes marques laissées par les réparations du revêtement d'asphalte (P. 51, ch. 5 à 9, pp. 5 à 9). Le rapport complémentaire précise que, dans la seconde méthode, le compteur de temps est déclenché par le premier cliché, ce qui est contrôlé lors de chaque vérification de l'appareil (P. 70, ch. 7, p. 5).

1.4 Le 11 mars 2013, le tribunal de police a procédé à une inspection locale. L'expert a désigné les deux points entre lesquels il avait mesuré la distance parcourue par le prévenu. Le tribunal de police a constaté que les marques sur la route correspondaient à celles apparaissant sur les photographies figurant dans le rapport d'expertise et que les points désignés par l'expert correspondaient à l'emplacement de la roue arrière droite du véhicule du prévenu sur chacune des deux photographies en question, à une marge d'erreur de 25 cm au maximum. Selon une mesure effectuée séance tenante à la cheville par la gendarmerie, la distance parcourue entre le prévenu entre les deux points était de 34 m 80 à +/- 50 centimètres.

2. Appréciant les faits de la cause, le tribunal de police a considéré que l'expertise était confortée par la mesure effectuée lors de l'inspection locale. La distance parcourue par le prévenu entre les points des deux photographies prises à 1,086 seconde d'écart étant ainsi d'au moins 34 m 30, sa vitesse était de 113,7 km/heure. Ce résultat correspondait à peu près à celui donné par le scanner. Pour le reste, la probabilité que le chronomètre utilisé pour la seconde méthode ait été perturbé en même temps que le scanner confine à zéro. Le tribunal a ainsi acquis la conviction que le radar avait mesuré la vitesse du prévenu de manière parfaitement conforme à la réalité.

En droit :

1. Interjeté dans les formes et délais légaux par une partie ayant qualité pour recourir contre le jugement du tribunal de première instance qui a clos la procédure (art. 398 al. 1 CPP), l'appel est recevable.

2.

2.1 Aux termes de l'art. 398 CPP, la juridiction d'appel jouit d'un plein pouvoir d'examen sur tous les points attaqués du jugement (al. 2). L'appel peut être formé (a) pour violation du droit, y compris l'excès et l'abus du pouvoir d'appréciation, le déni de justice et le retard injustifié, (b) pour constatation incomplète ou erronée des faits et (c) pour inopportunité (al. 3).

2.2 L'appel doit permettre un nouvel examen au fond par la juridiction d'appel. Celle-ci ne doit pas se borner à rechercher les erreurs du juge précédent et à critiquer le jugement de ce dernier; elle doit tenir ses propres débats et prendre sa décision sous sa responsabilité et selon sa libre conviction, qui doit reposer sur le dossier et sa propre administration des preuves. L'appel tend à la répétition de l'examen des faits et au prononcé d'un nouveau jugement. L'immédiateté des preuves ne s'impose toutefois pas en instance d'appel. Selon l'art. 389 al. 1 CPP, la procédure d'appel se fonde sur les preuves administrées pendant la procédure préliminaire et la procédure de première instance. La juridiction d'appel administre, d'office ou à la demande d'une partie, les preuves complémentaires nécessaires au traitement de l'appel (art. 389 al. 3 CPP; TF 6B_78/2012 du 27 août 2012).

3. L'appelant conteste sa condamnation pour violation grave de la LCR. En bref, il conteste la quotité de l'excès de vitesse qui lui est reprochée et requiert une nouvelle expertise, l'expert choisi n'ayant pas l'indépendance suffisante et les appareils électroniques embarqués dans son véhicule ayant perturbé le radar *Traffic Observer* utilisé par la gendarmerie. Il relève également que le calcul retenu par le premier juge

ne tient pas compte de la marge de sécurité imposée par l'art. 8 OOCRR-OFROU.

3.1 L'art. 56 CPP - applicable aux experts par renvoi de l'art. 183 al. 3 CPP - énumère divers motifs de récusation aux let. a à f. Cette disposition impose la récusation notamment lorsqu'une personne a un intérêt personnel dans l'affaire (let. a) ou lorsque d'autres motifs sont de nature à la rendre suspecte de prévention (let. f). La let. f de l'art. 56 CPP a la portée d'une clause générale recouvrant tous les motifs de récusation non expressément prévus aux lettres précédentes (TF 1B_131/ 2011 du 2 mai 2011 c. 3.1).

L'art. 56 CPP concrétise les garanties déduites de l'art. 30 al. 1 Cst. Certes, dès lors que l'expert ne fait pas partie du tribunal, sa récusation ne s'examine pas au regard de l'art. 30 al. 1 Cst. mais sous l'angle de l'art. 29 al. 1 Cst. garantissant l'équité du procès (ATF 125 II 541 c. 4a p. 544). Cette disposition assure toutefois au justiciable une protection équivalente à celle de l'art. 30 al. 1 Cst. s'agissant des exigences d'impartialité et d'indépendance requises d'un expert (ATF 127 I 196 c. 2b p. 198). Les parties à une procédure ont donc le droit d'exiger la récusation d'un expert dont la situation ou le comportement sont de nature à faire naître un doute sur son impartialité. Cette garantie tend notamment à éviter que des circonstances extérieures à la cause ne puissent influencer le jugement en faveur ou au détriment d'une partie. Elle n'impose pas la récusation seulement lorsqu'une prévention effective est établie, car une disposition interne de l'expert ne peut guère être prouvée; il suffit que les circonstances donnent l'apparence de la prévention et fassent redouter une activité partielle. Seules des circonstances constatées objectivement doivent être prises en considération; les impressions individuelles d'une des parties au procès ne sont pas décisives (cf. ATF 136 III 605 c. 3.2.1 p. 608; ATF 134 I 20 c. 4.2 p. 21; ATF 131 I 24 c. 1.1 p. 25; ATF 127 I 196 c. 2b p. 198).

La déchéance du droit de requérir la récusation découle du principe général de la bonne foi, qui commande au plaideur de faire valoir

immédiatement ses motifs de récusation sans attendre la suite de la procédure (ATF 126 III 249 c. 3c p. 253/254; ATF 121 I 225 c. 3 p. 229).

3.2 L'infraction réprimée par l'art. 90 ch. 2 LCR est objectivement réalisée lorsque l'auteur viole grossièrement une règle fondamentale de la circulation et met ainsi sérieusement en danger la sécurité d'autrui; une mise en danger abstraite accrue est toutefois suffisante. Subjectivement, l'infraction suppose un comportement sans scrupules ou gravement contraire aux règles de la circulation; cette condition est toujours réalisée si l'auteur est conscient du danger que représente sa manière de conduire, mais peut aussi l'être s'il ne tient absolument pas compte du fait qu'il met autrui en danger; dans cette dernière hypothèse, l'existence d'une négligence grossière ne doit toutefois être admise qu'avec retenue (ATF 131 IV 133 c. 3.2 p. 136 et les arrêts cités).

Dans le domaine des excès de vitesse, la jurisprudence, afin d'assurer l'égalité de traitement, a été amenée à fixer des règles précises. Ainsi, le cas est objectivement grave, c'est-à-dire sans égard aux circonstances concrètes, en cas de dépassement de la vitesse autorisée de 25 km/h ou plus à l'intérieur des localités, de 30 km/h ou plus hors des localités et sur les semi-autoroutes dont les chaussées, dans les deux directions, ne sont pas séparées et de 35 km/h ou plus sur les autoroutes (ATF 124 II 259 c. 2b pp. 261 ss). Il est en revanche de moyenne gravité lorsque le dépassement de la vitesse autorisée est, respectivement, de 21 à 24 km/h (ATF 126 II 196 c. 2a p. 199), de 26 à 29 km/h et de 31 à 34 km/h (ATF 128 II 131 c. 2 p. 132/133). Cette jurisprudence ne dispense toutefois pas l'autorité de tout examen des circonstances du cas concret. D'une part, l'importance de la mise en danger et celle de la faute doivent être appréciées, afin de déterminer quelle doit être la durée d'un retrait de permis, respectivement l'importance de la sanction. D'autre part, il y a lieu de rechercher si des circonstances particulières ne justifient pas de considérer néanmoins le cas comme de moindre gravité, cette dernière hypothèse pouvant notamment être réalisée lorsque le conducteur avait des motifs sérieux de penser qu'il ne se trouvait plus dans la zone de limitation de vitesse. Dans cette mesure, une appréciation purement

schématique du cas, fondée exclusivement sur le dépassement de vitesse constaté, violerait le droit fédéral (cf. ATF 124 II 97 c. 2c p. 101).

4.

4.1 En l'espèce, il ne résulte pas du jugement attaqué que l'appelant aurait requis, lors des débats de première instance, la récusation de l'expert [...] pour un quelconque motif. Par ailleurs, selon le jugement rendu par le Tribunal de police, l'intéressé a expressément renoncé à la mise en œuvre d'une nouvelle expertise. Compte tenu du principe de la bonne foi, on doit par conséquent admettre qu'il est forclos à invoquer un manque d'impartialité ou d'indépendance de l'expert nommé et à requérir une nouvelle expertise.

Au surplus, on doit relever que, contrairement aux allégations de l'appelant, l'Institut fédéral de métrologie n'a aucun intérêt économique, ni autre, à effectuer de fausses analyses des systèmes de contrôle de vitesse et rien ne permet de penser que cette institution publique puisse être partie prenante au présent litige. En effet, la tâche du laboratoire en charge des moyens de mesure de la vitesse et des moyens de surveillance de la circulation routière consiste à garantir la précision et la fiabilité de tous les dispositifs de mesure utilisés dans un cadre officiel, et ce pendant toute leur durée de vie. Elle est donc précisément experte en la matière.

4.2 Une expertise a été ordonnée. [...], responsable du domaine trafic, acoustique et vibration de l'Institut fédéral de métrologie a déposé son rapport le 19 novembre 2012, un complément le 7 juin 2013, puis a été entendu à l'audience de première instance.

Il résulte de ses explications claires et convaincantes que le radar *Traffic Observer* procède à deux mesures, selon deux méthodes différentes : la première au moyen d'un scanner, la seconde au moyen d'un dispositif qui, d'une part, 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 de deux photographies, de sorte que la vitesse à laquelle le véhicule a circulé entre les deux points peut être obtenue par la simple division de la distance qui les sépare par le temps chronométré. Selon l'expert, ces deux méthodes sont indépendantes l'une de l'autre, si bien que la concordance de leurs résultats atteste de leur fiabilité (c. 4.2.1 et 4.2.2). Par ailleurs, ceux-ci sont attestés par les vérifications faites lors de l'inspection locale effectuée par l'autorité de première instance (c. 4.2.3).

4.2.1 S'agissant de la mesure par scanner, l'expert, dans son rapport du 19 novembre 2013, a exclu toute erreur des mesures due à des réflexions, toute influence de la mesure par des dérangements électromagnétiques et tout dérangement par des sources infrarouges. Ainsi, il a relevé que, pendant l'examen de type, les instruments de mesure étaient soumis à un vaste test EMC et qu'en complément, des mesures sur le terrain dans un environnement EMC critique étaient effectuées afin de garantir la stabilité des instruments de mesure de vitesse dans ces conditions. L'expert a également exclu toute influence due à une quelconque erreur d'angle lors de l'installation. Lors de l'audience, il a encore une fois exclu toute influence des radars embarqués dans la voiture du prévenu sur les mesures faites par l'appareil *Traffic Observer*, relevant que, s'agissant d'un appareil optique, aucune influence n'était possible. Il a de même exclu d'office toute influence par l'effet du rayonnement infrarouge.

4.2.2 Pour ce qui est de la mesure par distance, l'expert a confirmé qu'elle donnait un résultat de 117,4 km/h, concordant avec celui du scanner. Il a précisé avoir mesuré lui-même la distance parcourue par la voiture de l'intéressé entre chacun des moments où ont été prises les deux photographies, en s'aidant du marquage sur la route, ainsi que des différentes marques laissées par les réparations de l'asphalte. Dans son rapport complémentaire du 7 juin 2013, il a relevé que le compteur de temps était déclenché par la prise de la photographie et que ce point était contrôlé lors de chaque vérification de l'appareil.

4.2.3 Lors de l'inspection locale, le tribunal de police, en compagnie de l'expert, a pu vérifier les calculs et l'application de la seconde méthode. A juste titre, il a relevé que la mesure faite à la chevillière de la distance parcourue par l'appelant entre les moments où avaient été prises les deux photographies figurant en page 9 du rapport principal était au moins de 34 m 30, que le temps mis par l'intéressé pour parcourir cette distance était de 1,086 s, ce qui correspondait à une vitesse de 113,7 km/h, que ce résultat correspondait à peu près à celui du scanner et que la probabilité que le chronomètre utilisé par la seconde méthode soit perturbé en même temps que le scanner, et de manière à donner des résultats compatibles avec les mesures de celui-ci, confinait à zéro et ne fondait en tout cas pas un doute raisonnable.

Par ailleurs, l'expert a, de manière claire et précise, exposé les motifs pour lesquels il fallait s'écarter du raisonnement du témoin [...]. En effet, ce témoin, électronicien de profession, a indiqué qu'on ne pouvait pas exclure qu'un radar soit sensible dans un domaine perturbé et que, dans l'aviation, il y avait toujours au moins deux appareils de mesure, à cause d'un risque d'erreur qui pourrait entraîner des conséquences fatales. L'expert a rétorqué que c'était précisément pour cette raison que le *Traffic Observer* permettait de calculer la vitesse d'une seconde manière qu'au moyen du scanner, à savoir en divisant la distance parcourue par la voiture entre les deux photographies, par le temps écoulé durant cet intervalle. Ce raisonnement emporte la conviction. Comme déjà relevé, la convergence des deux mesures prises indépendamment l'une de l'autre par des méthodes différentes permet d'exclure le risque d'une erreur qui surviendrait par l'effet d'un dysfonctionnement simultané des deux moyens mis en oeuvre.

Au regard de l'ensemble des éléments précités, on doit admettre que l'expertise est claire, fiable, convaincante et qu'elle ne comporte aucune contradiction. Il n'y a donc pas lieu de s'en écarter, ni d'ordonner une nouvelle expertise. Au demeurant, l'expertise retient déjà la marge de sécurité dont l'appelant demande la prise en compte. Les

différentes méthodes d'évaluation aboutissent ainsi à un large excès de vitesse, marge de sécurité comprise.

4.3 D'après la mesure du scanner, l'appelant a circulé à une vitesse de 115 km/h après déduction de la marge de sécurité de 4 km/h, conformément aux prescriptions contenues dans l'ordonnance de l'OFROU concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière. D'après la mesure par distance, l'appelant a circulé à une vitesse de 117,4 km/h sur une route limitée à 80 km/h; dans le cadre de ce calcul, la marge de sécurité selon l'art. 8 let. a OOCOR-OFROU n'est plus applicable, dès lors, comme déjà indiqué, que les incertitudes sont déjà prises en compte lors de l'expertise (cf. P. 51. p. 10). De plus, l'appelant a poursuivi sa manœuvre de dépassement d'un motorcycle 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.

Dans ces conditions, la condamnation pour violation grave des règles de la circulation au sens de l'art. 90 ch. 2 LCR doit être confirmée.

5. Pour le reste, l'appelant ne conteste la peine prononcée qu'en relation avec le chef d'accusation contesté et ne fait valoir aucun grief particulier contre elle. La quotité de la sanction ne porte au demeurant pas le flanc à la critique, dès lors qu'elle s'avère conforme aux exigences de l'art. 47 CP, applicable aux infractions en matière de circulation routière en vertu du renvoi de l'art. 102 al. 1 LCR.

6. Vu l'issue de l'appel, les frais de la procédure d'appel doivent être mis à la charge du prévenu, qui succombe entièrement (art. 428 al. 1, 1^{re} phrase, CPP).

Par ces motifs,
la Cour d'appel pénale,
appliquant les art. 34, 42 al. 1 et 4, 44 al. 1, 47 et 106 CP,
90 ch. 2 LCR,
398 ss, CPP,
prononce :

- I. L'appel est rejeté.

- II. Le jugement rendu le 11 mars 2014 par le Tribunal de police de l'arrondissement de l'Est vaudois est confirmé, son dispositif étant le suivant :

I. reçoit l'opposition formée par V._____ contre l'ordonnance pénale rendue le 14 décembre 2011 par le Ministère public de l'arrondissement de l'Est vaudois dans la cause PE11.005867;
II. déclare V._____ coupable de violation grave des règles de la circulation routière et le condamne à vingt jours-amende de 30 francs avec sursis pendant deux ans, ainsi qu'à 300 fr. d'amende convertible en dix jours de privation de liberté en cas de non paiement fautif;
III. arrête les frais de la cause à 7'223 fr. 30 et les met à la charge de V._____;
IV. dit ne pas y avoir lieu à indemniser V._____ au titre de l'article 429 CPP."

- III. Les frais d'appel, par 1'100 fr. (mille cent francs), sont mis à la charge de l'appelant V._____.

- IV. Le présent arrêt est exécutoire.

La présidente :

Le greffier :

Du 13 juin 2014

Le dispositif du jugement qui précède est communiqué à l'appelant et aux autres intéressés.

Le greffier :

Du

Le jugement qui précède, dont la rédaction a été approuvée à huis clos, est notifié, par l'envoi d'une copie complète, à :

- Me Philippe Rossy, avocat (pour V. _____),
- Ministère public central,

et communiqué à :

- Service des automobiles et de la navigation,
- M. le Président du Tribunal de police de l'arrondissement de l'Est vaudois,
- M. le Procureur de l'arrondissement de l'Est vaudois,

par l'envoi de photocopies.

Le présent jugement peut faire l'objet d'un recours en matière pénale devant le Tribunal fédéral au sens des art. 78 ss LTF (loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral - RS 173.110), cas échéant d'un recours constitutionnel subsidiaire au sens des art. 113 ss LTF. Ces recours doivent être déposés devant le Tribunal fédéral dans les trente jours qui suivent la notification de l'expédition complète (art. 100 al. 1 LTF).

Le greffier :