

# BGer 1C 184/2018 vom 26. Juli 2018

Bundesgericht, 2018-07-26, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_1C\\_184\\_2018](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_184_2018)

FR: TF 1C 184/2018 du 26 juillet 2018

IT: TF 1C 184/2018 del 26 luglio 2018

## Regeste

Retrait du permis de conduire | Construction des routes et circulation routière

## Erwägungen

### E. 1

La voie du recours en matière de droit public, au sens des art. 82 ss LTF, est en principe ouverte contre une décision prise en dernière instance cantonale ( art. 86 al. 1 let. d LTF ) au sujet d'une mesure administrative de retrait du permis de conduire ( art. 82 let. a LTF ), aucune des exceptions mentionnées à l' art. 83 LTF n'étant réalisée. Le recourant est particulièrement atteint par la décision attaquée qui confirme le retrait de son permis de conduire pour une durée d'un mois; il a un intérêt digne de protection à son annulation. La qualité pour recourir doit donc lui être reconnue ( art. 89 al. 1 LTF ). Le recours a en outre été déposé en temps utile et dans les formes requises.

### E. 2

Le recourant conteste en premier lieu l'appréciation du degré de gravité de la faute de circulation retenue à son encontre. Il soutient que, en raison de la configuration «absurde» des lieux (présence d'une palissade à angle droit créant un angle mort aussi inutile qu'inattendu), seule une faute légère entrerait en ligne de compte. Il insiste aussi sur l'absence de dommage subi par la piétonne et reproche à la cour cantonale d'avoir procédé par hypothèses, envisageant un résultat bien pire que celui qui s'est réellement produit.

#### E. 2.1

La cour cantonale a retenu que le recourant ne s'était pas conformé à son devoir de prudence: il n'a pas adapté sa vitesse en raison du fait que la visibilité n'était pas bonne ( art. 32 al. 1 LCR ); il n'a pas voué son attention à la route et à la circulation (art. 3 al. 1 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière [OCR, RS 741.11]); il a circulé à une vitesse qui l'empêchait de s'arrêter sur la distance à laquelle portait sa visibilité ( art. 4 al. 1 OCR ). Le recourant ne conteste pas ces chefs d'infraction devant le Tribunal fédéral. Pour arriver à la conclusion que ces violations de la LCR constituaient une infraction moyennement grave au sens de l' art. 16b LCR, la cour cantonale a considéré que tant la mise en danger de la sécurité d'autrui que la faute ne pouvaient être qualifiées de légères. Sur le premier point, les juges cantonaux ont retenu que la piétonne impliquée n'avait, par chance, pas subi de blessure grave après avoir été percutée par le véhicule du recourant et ont ajouté que les conséquences auraient été bien pires si la victime s'était retrouvée juste devant le véhicule qui prenait le virage à une vitesse de 20 km/h. Quant à la gravité de la faute, l'instance précédente a considéré que l'automobiliste devait ici être particulièrement attentif à cause de sa visibilité réduite en raison des palissades de chantier et de sa vitesse trop élevée au regard des circonstances.

## **E. 2.2**

A ses art. 16a à 16c, la LCR distingue les infractions légères, moyennement graves et graves. Selon l' art. 16a al. 1 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. Commet en revanche une infraction grave selon l' art. 16c al. 1 let. a LCR la personne qui, en violant gravement les règles de la circulation routière, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Entre ces deux extrêmes, se trouve l'infraction moyennement grave, soit celle que commet la personne qui, en violant les règles de la circulation routière, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque ( art. 16b al. 1 let. b LCR ). Le législateur conçoit cette dernière disposition comme l'élément dit de regroupement : elle 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 p. 452). Ainsi, par rapport à une infraction légère, où tant la mise en danger que la faute doivent être légères, on parle d'infraction moyennement grave dès que la mise en danger ou la faute n'est pas légère.

## **E. 2.3**

Contrairement à ce que soutient le recourant de manière péremptoire, l'absence de tout dommage ensuite d'un accident de circulation n'est synonyme ni de faute légère ni de mise en danger bénigne. Lié par les faits retenus par l'instance cantonale, le Tribunal fédéral constate que le heurt entre le véhicule du recourant et la piétonne s'est produit à la vitesse non négligeable de 20 km/h dans un contexte de mauvaise visibilité due tant à l'heure avancée de la nuit qu'à la configuration particulière des lieux; la violence du choc est attestée par le fait que la piétonne a été projetée avant de retomber sur le sol et qu'elle a, dans un premier temps tout au moins, ressenti des douleurs à un pied. Si les juges cantonaux ont évoqué les conséquences lourdes qu'aurait pu avoir cet accident pour la piétonne, ils ne s'en sont pas moins uniquement fondés sur les faits établis par la procédure et se sont référés à plusieurs précédents de jurisprudence, en particulier en matière de heurt entre véhicules automobiles à petite vitesse (10-15 km/h), que le recourant ne prend pas même la peine de discuter. Dans de telles circonstances, le recourant ne peut pas affirmer que sa faute de circulation était légère et que, cumulativement, la mise en danger créée par l'emploi de son véhicule dans de telles circonstances était bénigne. Sur le vu de ce qui précède, le raisonnement de la cour cantonale retenant la commission d'une infraction de moyenne gravité et confirmant le retrait du permis de conduire pour une durée d'un mois correspondant au minimum légal ( art. 16b al. 2 let. a LCR ) ne prête pas le flanc à la critique et doit être confirmé.

## **E. 3**

Le second pan du recours est consacré aux conséquences du retrait de permis de conduire sur le recourant en raison de son handicap de mobilité. Se référant à certaines dispositions de la Convention relative aux droits des personnes handicapées conclue à New York le 13 décembre 2006 et entrée en vigueur pour la Suisse le 15 mai 2014 (CDPH; RS 0.109) et de la loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand; RS 151.3), ainsi qu'aux art. 8 CEDH et 8 Cst., le recourant reproche à

la cour cantonale de ne pas avoir examiné des aménagements concrets qui auraient été susceptibles de rendre la sanction non discriminatoire à son égard, tout en atteignant le même effet que celui voulu par la loi. Il se prévaut aussi de l'art. 33 al. 5 de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC; RS 741.51) qui vise à éviter les conséquences d'une rigueur excessive d'un retrait de permis de conduire.

### **E. 3.1**

Le Tribunal fédéral a déjà eu l'occasion de se pencher sur la question de la compatibilité d'un retrait de permis de conduire d'une personne handicapée avec le principe de l'interdiction de la discrimination posé à l'art. 8 al. 2 Cst. (arrêt 6A.38/2006 du 7 septembre 2006 consid. 3.2). Ainsi, dans le cas d'un conducteur paraplégique se déplaçant en fauteuil roulant et dont le permis avait été retiré pour une durée de trois mois pour infraction grave à la LCR, il avait été retenu que les conséquences de ce retrait étaient essentiellement de nature économique et consistaient dans le coût des transports jusqu'au lieu de travail; sur ce point, le conducteur handicapé n'était pas plus touché qu'un autre conducteur privé de permis de conduire qui, en raison de sa situation personnelle, géographique et financière, ou, par exemple de ses horaires de travail, serait contraint de recourir aux services de taxis, faute de pouvoir utiliser les transports publics ou un autre moyen de locomotion. Le Tribunal fédéral a eu l'occasion de rendre d'autres décisions allant dans le même sens. Celles-ci insistent sur la volonté exprimée par le législateur de rendre désormais incompressibles les durées minimales de retrait du permis de conduire (art. 16 al. 3 2 e phr. LCR), ce qui a pour corollaire d'exclure la possibilité de réduire cette durée minimale, notamment en faveur des conducteurs pour lesquels l'usage d'un véhicule adapté à leur handicap compense des difficultés de mobilité physique; il a été fait référence aux débats parlementaires qui ont expressément exclu une telle exception pour les personnes handicapées; a aussi été mentionnée la possibilité de fixer la date d'exécution du retrait en tenant compte du handicap physique (arrêts 1C\_83/2008 du 16 octobre 2008 consid. 2.1; 1C\_593/2013 du 25 juin 2013 consid. 2 et 1C\_95/2014 du 13 juin 2014 consid. 4.3). La doctrine spécialisée reprend cette jurisprudence sans la critiquer, insistant sur la volonté d'uniformité de la loi actuelle tout en évitant d'introduire des exceptions par voie d'interprétation en faveur de certaines catégories de conducteurs (Bussy/Rusconi/Jeanerret/Kuhn/ Mizel/Müller, Code suisse de la circulation routière commenté, 4e éd. 2015, n. 4.1 ad art. 16 LCR ; CÉDRIC MIZEL, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, 2015, n. 73.3.2 p. 532 s.; Philippe Weissenberger, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2e éd. 2015, n. 32 s. ad art. 16 LCR ; Bernhard Rütsche, in Niggli/Probst/Waldmann [éd.], Basler Kommentar LCR, 2014, n. 91-95 ad art. 16 LCR , et en particulier la note de bas de page n. 148). Seuls MARKUS SCHEFER et CAROLINE HESS-KLEIN reprochent au Tribunal fédéral de ne pas avoir examiné, dans l'arrêt 6A.38/2006 précité, la question de savoir si, dans ce genre de situations, il n'existerait pas une discrimination indirecte: à les suivre, les conséquences d'un retrait de permis sont en effet les mêmes pour tous les conducteurs paraplégiques, mais elles ne sont pas nécessairement les mêmes pour tous les conducteurs non affligés d'un handicap; un tel examen aurait dû être entrepris par le Tribunal fédéral (Schefer/Hess-Klein, Behindertengleichstellungsrecht, 2014, p. 523 et la note de bas de page n. 271).

### **E. 3.2**

L' art. 8 al. 2 Cst. interdit non seulement la discrimination directe, mais également la discrimination indirecte. Une telle discrimination existe lorsque la réglementation, qui ne désavantage pas directement un groupe déterminé, défavorise particulièrement par ses effets et sans justification objective, les personnes appartenant à ce groupe. Ainsi, aux termes de l' art. 2 al. 2 2<sup>ème</sup> hypothèse LHand, il y a inégalité lorsqu'une différence de traitement nécessaire au rétablissement d'une égalité de fait entre les personnes handicapées et les personnes non handicapées fait défaut. Eu égard à la difficulté de poser des règles générales et abstraites permettant de définir pour tous les cas l'ampleur que doit revêtir l'atteinte subie par un groupe protégé par l' art. 8 al. 2 Cst. par rapport à la majorité de la population, la reconnaissance d'une situation de discrimination ne peut résulter que d'une appréciation de l'ensemble des circonstances du cas particulier. En tout état de cause, l'atteinte doit revêtir une importance significative, le principe de l'interdiction de la discrimination indirecte ne pouvant servir qu'à corriger les effets négatifs les plus flagrants d'une réglementation étatique ( ATF 142 V 316 consid. 6.1.2 p. 323 s; 138 I 205 consid. 5.5 p. 213 s.; Eleonor Kleber, *La discrimination multiple*, 2015, p. 156 s. et les réf.). En raison de son handicap, le recourant se trouve certes dans une situation moins favorable que d'autres automobilistes, dénués de handicap, qui font l'objet d'un retrait de permis. Il allègue en effet, sans que cela n'ait été contesté durant la procédure, qu'il n'est pas en mesure - en raison de la forte déclivité du terrain - de se rendre à pied à l'arrêt des transports publics le plus proche de son domicile. Pour couvrir cette distance d'un km environ, il ne pourrait pas non plus emprunter une bicyclette, un vélo électrique ou un vélomoteur comme le ferait un autre usager en pleine possession de ses moyens. De tels inconvénients ne touchent cependant pas uniquement les personnes handicapées; ils peuvent aussi concerner d'autres conducteurs dont l'équilibre - notamment en raison de leur âge ou pour d'autres motifs personnels - ne leur permettrait pas d'envisager l'emploi d'un moyen de transport à deux roues. En ce sens, on ne saurait affirmer que la sanction litigieuse aurait un impact disproportionné sur une personne en raison de sa seule appartenance à un groupe protégé. En outre, il ne faut pas perdre de vue que la mesure litigieuse est limitée dans le temps à un mois, ce qui ne paraît pas compatible avec le caractère durable inhérent à tout handicap et aux conséquences de celui-ci sur la vie en société (art. 1 al. 2 CDPH et 2 al. 1 LHand; Schefer/Hess-Klein, op. cit., p. 17 s.). On ne saurait dans ces circonstances parler d'atteintes d'une importance significative pour la personne concernée. Il appartient à celle-ci pendant cette brève période d'organiser son emploi du temps et ses déplacements, comme doivent d'ailleurs le faire beaucoup d'autres conducteurs frappés par un retrait de permis, sans que de tels inconvénients n'aient un impact durable sur leur vie professionnelle et sociale. Enfin, comme l'a déjà rappelé le Tribunal fédéral en d'autres occasions semblables, le recourant aurait pu sans difficulté échapper à cette mesure administrative en respectant la prudence imposée par les circonstances.

### **E. 3.3**

Au vu de ce qui précède, la mesure litigieuse ne consacre pas de discrimination à l'encontre du recourant. A cet égard, le recourant ne démontre pas en quoi l' art. 8 CEDH et les dispositions de la CDPH - la question du caractère self executing de ce dernier traité ayant été laissé indécise par la jurisprudence (arrêt 5A\_228/2018 du 30 avril 2018 consid. 4.2.3 et les réf.) - lui procureraient une meilleure protection que l' art. 8 Cst. Il apparaît au contraire que les normes spécifiques visant à éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées sont conçues pour s'inscrire dans la durée et n'ont pas vocation à régler des situations de courte durée telles que celle dénoncée par le recourant. Quant à l' art. 33 al. 5

OAC , cette disposition s'inscrit toujours dans le cadre de l' art. 16 al. 3 2 e phr. LCR qui interdit de réduire la durée minimale des retraits de permis, donc en particulier celle d'un mois prévue à l' art. 16b al. 2 let. a LCR . L' art. 33 al. 5 OAC réserve d'ailleurs expressément d'observer la durée minimale fixée par la loi et le recourant ne peut donc en tirer aucun argument en faveur d'une réduction de la durée minimale de retrait. Le recourant cherche certes à déduire de cette disposition une possibilité de prévoir des aménagements allant au-delà d'une modulation en fonction des catégories et de sous-catégories de permis, mais cette interprétation ne repose pas sur le texte légal. Pour les motifs qui ont déjà été évoqués ci-dessus (consid. 3.2), les dispositions conventionnelles que le recourant invoque ne lui sont d'aucun secours non plus pour régler une situation qui ne s'inscrit pas dans la durée. Par conséquent, l'argumentation consacrée aux conséquences du retrait du permis sur le recourant en raison de son handicap n'est pas fondée et les griefs y relatifs doivent être rejetés.

#### **E. 4**

Il s'ensuit que le recours est rejeté, aux frais du recourant qui succombe ( art. 65 et 66 al. 1 LTF ).

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