

# **BGer 6A.1/2005 vom 31. Januar 2005**

Bundesgericht, 2005-01-31, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_6A.1\\_2005](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6A.1_2005)

FR: TF 6A.1/2005 du 31 janvier 2005

IT: TF 6A.1/2005 del 31 gennaio 2005

## **Regeste**

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

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Le recours de droit administratif au Tribunal fédéral est ouvert contre une décision cantonale de dernière instance en matière de retrait du permis de conduire ( art. 24 al. 2 LCR ). Le recours de droit administratif peut être formé pour violation du droit fédéral, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation ( art. 104 let. a OJ ). Le Tribunal fédéral n'est pas lié par les motifs invoqués, mais il ne peut aller au-delà des conclusions des parties ( art. 114 al. 1 OJ ). En revanche, lorsque, comme en l'espèce, le recours est dirigé contre la décision d'une autorité judiciaire, il est lié par les faits constatés dans l'arrêt attaqué, sauf s'ils sont manifestement inexacts ou incomplets ou s'ils ont été établis au mépris de règles essentielles de la procédure ( art. 104 let. b et 105 al. 2 OJ ).

### **E. 2**

L'art. 16 al. 2 LCR prévoit que "le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire peut être retiré au conducteur qui, par des infractions aux règles de la circulation, a compromis la sécurité de la route ou incommodé le public. Un simple avertissement pourra être ordonné dans les cas de peu de gravité". En outre, l'art. 16 al. 3 let. a LCR dispose que le permis de conduire doit être retiré "si le conducteur a compromis gravement la sécurité de la route". A partir du texte légal, quatre situations doivent être distinguées ( ATF 128 II 86 consid. 2a p. 87/88). D'abord, le cas où le conducteur n'a pas "compromis la sécurité de la route ou incommodé le public", pour lequel l'autorité n'ordonnera aucune mesure administrative. Deuxièmement, le cas de peu de gravité ( art. 16 al. 2 2<sup>e</sup> phrase LCR), pour lequel l'autorité donnera un avertissement. En troisième lieu, le cas de gravité moyenne ( art. 16 al. 2 1<sup>ère</sup> phrase LCR), pour lequel l'autorité doit retirer le permis de conduire; elle ne peut s'en abstenir qu'en présence de circonstances particulières ( ATF 126 II 202 consid. 1a p. 204, 196 consid. 2c p. 200/201). Enfin, le cas grave, qui implique le retrait du permis de conduire en application de l'art. 16 al. 3 let. a LCR . Selon la jurisprudence, il ne peut en principe être renoncé au retrait du permis de conduire que s'il s'agit d'un cas de peu de gravité au sens de l'art. 16 al. 2 2<sup>e</sup> phrase LCR ( ATF 118 Ib 229 consid. 3 p. 232). Pour qu'un cas puisse être qualifié de peu de gravité, la faute du conducteur doit être légère et sa réputation en tant que conducteur doit être bonne. Ces conditions doivent être remplies cumulativement ( ATF 128 II 282 consid. 3.3). Lorsque le cas est moyennement grave, une renonciation n'entre en ligne de compte qu'en présence de circonstances spéciales, par exemple lorsque le conducteur a été atteint directement par les conséquences de son acte au point qu'un retrait serait inapproprié ( ATF 118 Ib 229 consid. 3 p. 233). Pour déterminer si le cas est de peu de gravité ou de gravité moyenne, l'autorité doit tenir compte de la gravité

de la faute commise et de la réputation du contrevenant en tant que conducteur; la gravité de la mise en danger du trafic n'est prise en considération que dans la mesure où elle est significative pour la faute ( ATF 126 II 202 consid. 1a p. 204, 192 consid. 2b p. 194; 125 II 561 consid. 2b p. 567; cf. art. 31 al. 2 OAC ). Trois critères permettent de distinguer le cas de peu de gravité de celui de gravité moyenne: faute, mise en danger du trafic (dans la mesure où elle est significative pour la faute) et antécédents, étant précisé que même de bons antécédents ne permettent pas de retenir un cas de peu de gravité lorsque la faute est moyenne ou grave ( ATF 125 II 561 consid. 2 p. 566). Enfin, le cas grave de l' art. 16 al. 3 let. a LCR correspond à la violation grave des règles de la circulation au sens de l' art. 90 ch. 2 LCR . D'une part, il suppose que la sécurité de la route ait été gravement compromise, c'est-à-dire qu'un danger sérieux ait été créé pour la sécurité d'autrui; une mise en danger abstraite accrue, donc la création d'un danger imminent, est à cet égard suffisante. D'autre part, le cas grave suppose une faute grave. Celle-ci n'est pas seulement donnée lorsque le conducteur est conscient du caractère dangereux d'un comportement contraire aux règles de la circulation du même genre que le sien; elle peut aussi l'être en cas de négligence inconsciente, lorsque le conducteur ne se rend fautivement pas compte du danger qu'il crée ( ATF 123 II 37 consid. 1b p. 38 s., 126 II 206 consid. 1a p. 207 s.).

### **E. 3**

En l'espèce, le recourant reproche, en premier lieu, à l'autorité cantonale de s'être écartée du prononcé pénal qui ne retient qu'une violation simple des règles de la circulation au sens de l' art. 90 ch. 1 LCR . Le jugement pénal ne lie en principe pas l'autorité administrative, et cette indépendance des juges pénal et administratif peut conduire à des décisions contradictoires. Afin d'éviter dans la mesure du possible des contradictions, 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 ( ATF 106 Ib 395 consid. 2 p. 398, 105 Ib 18 consid. 1a p. 19, 104 Ib 358 consid. 1 p. 360 et consid. 3 p. 362 ss). L'autorité administrative ne peut s'écarter du jugement rendu 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 le juge pénal n'a pas élucidé toutes les questions de droit, en particulier celles qui touchent à la violation des règles de la circulation (ATF 109 Ib p. 203 consid. 1 p. 204, 105 Ib 18 consid. 1a p. 19). 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 120 Ib 312 consid. 4b p. 315). Tel est le cas en l'espèce, puisque le jugement pénal est une simple ordonnance pénale rendue au vu du seul dossier. Le prononcé pénal, qui retient une violation simple des règles de la circulation au sens de l' art. 90 ch. 1 LCR , infraction recouvrant tant le cas de peu de gravité que le cas de gravité moyenne selon l' art. 16 al. 2 LCR , n'empêchait donc pas l'autorité administrative de qualifier le cas de grave au sens de l' art. 16 al. 3 let. a LCR , quand bien même cela correspond à une violation grave des règles de la circulation selon de l' art. 90 ch. 2 LCR ( ATF 123 II 37 consid. 1b p. 39, 128 II 139 consid. 2c p. 143).

### **E. 4**

Le recourant conteste en outre que son comportement puisse être qualifié de cas grave au sens de l' art. 16 al. 3 let. a LCR . Il est admis que celui qui dépasse dans une notable mesure

la vitesse autorisée agit, en principe, intentionnellement ou, du moins, commet une négligence grossière ( ATF 126 II 202 consid. 1b p. 205, 122 IV 173 consid. 2e p. 178, 121 IV 230 consid. 2c p. 233 ss). En l'espèce, le recourant circulait sous des chutes de neige par une nuit de novembre sur une voie partiellement recouverte d'une couche de neige fondante; il devait donc se rendre compte que la chaussée pouvait être glissante. Qui plus est, sa voiture n'était équipée que de pneus d'été, ce qui diminuait d'autant l'adhérence. Sa vitesse de 70 à 80 km/h était dès lors manifestement inadaptée aux conditions de la chaussée empruntée et à l'équipement de son véhicule; que la voie voisine de celle sur laquelle circulait le recourant était exempte de neige n'y change rien. C'est à bon droit que l'autorité cantonale a retenu une faute grave. Une mise en danger concrète de tiers n'est pas nécessaire pour retenir le cas grave; un danger abstrait accru suffit. Or, perdre la maîtrise d'une voiture, puis emboutir la glissière centrale avant de s'immobiliser sur la chaussée, tout cela sur une semi-autoroute glissante, de nuit, sous la neige et à un endroit non éclairé, crée manifestement un danger imminent pour les autres personnes empruntant la même route. L'arrêt bernois invoqué dans ce contexte par le recourant ne lui est d'aucun secours parce que le Tribunal fédéral n'y a pas discuté la question de la mise en danger; s'il a prononcé un avertissement, c'est parce que le conducteur en question n'avait commis qu'une faute légère et bénéficiait d'une bonne réputation comme conducteur, deux conditions que le recourant ne remplit pas.

#### **E. 5**

L'incident du 22 novembre 2001 est un cas grave au sens de l' art. 16 al. 3 let. a LCR ; le permis de conduire doit être retiré. Comme l'incident est survenu moins de deux ans après la restitution du permis le 10 juin 2000, la durée minimale du retrait est de six mois ( art. 17 al. 1 let . c LCR). Malgré les antécédents particulièrement négatifs du recourant, l'autorité cantonale n'a pas été au-delà de cette durée minimum; la question d'une éventuelle réduction ne se pose pas. Le recours ne peut partant qu'être rejeté.

#### **E. 6**

Le recours était d'emblée dénué de chances de succès; la requête d'assistance judiciaire est partant rejetée ( art. 152 OJ ). Le recourant supporte les frais de la procédure ( art. 156 OJ ). Vu l'issue du recours, la requête d'effet suspensif devient sans objet.

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