

FR_GERICHTE 603 2014 194 vom 24. September 2015

FR Kantonsgericht, 2015-09-24, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2014_194

FR: FR_GERICHTE 603 2014 194 du 24 septembre 2015

IT: FR_GERICHTE 603 2014 194 del 24 settembre 2015

Regeste

Arrêt de la IIIe Cour administrative du Tribunal cantonal | Strassenverkehr und Transportwesen

Erwägungen

E. 1

Interjeté le lundi 6 octobre 2014 contre une décision notifiée le 4 septembre 2014, le recours l'a été dans le délai et les formes prescrits aux art. 79 à 81 du code de procédure et de juridiction administrative (CPJA; RSF 150.1). En outre, l'avance de frais a été déposée dans le terme fixé (art. 128 CPJA). Le Tribunal cantonal peut donc entrer en matière sur les mérites de ce recours.

Tribunal cantonal TC Page 4 de 8

E. 2

a) Selon la doctrine et la jurisprudence, l'autorité administrative appelée à se prononcer sur l'existence d'une infraction ne doit en principe pas s'écarter des constatations de fait et des qualifications juridiques du juge pénal. Ce principe s'applique non seulement lorsque le jugement pénal a été rendu au terme d'une procédure publique ordinaire au cours de laquelle les parties ont été entendues et des témoins interrogés, mais également, à certaines conditions, lorsque la décision a été rendue à l'issue d'une procédure sommaire, par exemple si la décision pénale se fonde uniquement sur le rapport de police (arrêt du Tribunal fédéral 6A.100/2006 du 28 mars 2007 et les références citées; B. KNAPP, Précis de droit administratif, IVe édit., Bâle 1991, n° 38). Il en va notamment ainsi lorsque la personne impliquée savait ou aurait dû prévoir, en raison de la gravité des faits qui lui sont reprochés, qu'il y aurait également une procédure de retrait de permis. Dans cette situation, la personne impliquée est tenue, en vertu des règles de la bonne foi, de faire valoir ses moyens dans le cadre de la procédure pénale (sommaire), le cas échéant en épuisant les voies de recours à sa disposition. Elle ne peut pas attendre la procédure administrative pour exposer ses arguments. Il suit de là que, lorsqu'elle envisage de prononcer un retrait d'admonestation du permis de conduire, l'autorité administrative n'a pas l'obligation de donner suite aux offres de preuves que l'automobiliste s'est abstenu de présenter au juge pénal lors même qu'il savait, ou aurait dû déduire des circonstances que les faits qui lui étaient reprochés donneraient encore lieu à une procédure administrative (arrêt du Tribunal fédéral 6A.100/2006 du 28 mars 2007). b) En l'occurrence, par ordonnance pénale du 4 juillet 2014, le recourant a été reconnu coupable de violation grave et simple des règles de la circulation routière et de contrainte pour avoir circulé, sur un tronçon d'autoroute d'environ 1 km, sans observer une distance de sécurité suffisante avec le véhicule qui le précédait, créant ou prenant le risque d'un sérieux danger pour autrui, pour avoir effectué des appels de phares

intempestifs et pour avoir finalement obligé, par son comportement, la conductrice de ce véhicule à regagner la voie droite. Par courrier de la CMA du 3 février 2014, son attention avait été expressément attirée sur son obligation de défendre tous ses droits et d'invoquer tous ses arguments sur le plan pénal et, cas échéant, de former opposition à un jugement qu'il n'accepterait pas. Or, il n'a pas fait opposition à l'ordonnance pénale, qui est ainsi entrée en force. Dans ces conditions, force est de constater que les faits sont établis. La contestation que le recourant oppose dans la présente procédure est manifestement de celle qu'il aurait pu faire valoir dans le cadre d'une opposition. Elle n'a dès lors pas à être prise en compte.

E. 3

a) Selon l'art. 34 al. 4 LCR, le conducteur observera une distance suffisante envers tous les usagers de la route, notamment pour croiser, dépasser et circuler de front ou lorsque des véhicules se suivent. L'art. 12 al. 1 de l'ordonnance sur la circulation routière (OCR; RS 741.11) précise que lorsque des véhicules se suivent, le conducteur doit se tenir à une distance suffisante du véhicule qui le précède, afin de pouvoir s'arrêter à temps en cas de freinage inattendu. Ces dispositions sont d'une importance considérable, car les cas d'accidents où le deuxième véhicule ne respecte pas une distance de sécurité suffisante avec le premier sont nombreux (ATF 126 II 358 consid. 1a). La jurisprudence a maintes fois confirmé qu'une distance suffisante, au sens de l'art. 34 al. 4 LCR, doit toujours être observée (ATF 115 IV 248 consid. 3a; 131 IV 133; arrêts TF 1C_7/2008; 1C_356/2009; 1C_274/2010; 6B_3/2010; 1C_502/2011). Le conducteur du véhicule qui suit doit notamment tenir compte dans son appréciation d'une certaine marge de sécurité; il doit être conscient qu'il ne perçoit le freinage du conducteur qui le précède qu'au

Tribunal cantonal TC Page 5 de 8 moment où ce freinage est déjà commencé et alors que ce conducteur a déjà réagi. Par ailleurs, l'espacement doit être réglé en tenant compte des obstacles qui pourraient obliger le conducteur qui précède à faire une manœuvre d'évitement sans freinage dont le résultat serait que le conducteur qui suit se trouverait subitement en présence d'un obstacle qui lui serait caché et qu'il ne pourrait pas éviter (BUSSY/RUSCONI, Code suisse de la circulation routière commenté, 4e éd. 2015, art. 34 LCR n. 5.2). Il n'existe pas de règle absolue sur ce qu'il faut entendre par « distance suffisante » au sens des dispositions précitées; cela dépend des circonstances concrètes, notamment des conditions de la route, de la circulation et de la visibilité, de même que de l'état des véhicules impliqués (arrêt TF 1C_502/2011 du 6 mars 2012 consid. 3.1). La jurisprudence n'a pas fixé de distances minima à respecter au-delà desquelles il y aurait infractions, simple, moyennement grave ou grave, à la LCR. La règle des deux secondes ou du « demi compteur » (correspondant à un intervalle de 1,8 seconde) sont des standards minima habituellement reconnus (ATF 131 IV 133 consid. 3.1). Cet intervalle doit en principe être maintenu entre chaque véhicule, sous peine de compromettre gravement la sécurité de la circulation (JdT 1994 I 684, 1993 I 694, 1988 I 650). Prenant en compte la pratique allemande et la doctrine, la jurisprudence a cependant considéré que le cas peut être grave lorsque l'intervalle entre les véhicules est inférieur à 0,8 voire 0,6 seconde (ATF 131 IV 133 consid. 3.2.2 et les références citées). Ainsi, une faute grave a été retenue lorsqu'un automobiliste avait, sur une distance de 800 m environ et à une vitesse supérieure à 100 km/h, suivi le véhicule le précédant sur la voie de gauche de l'autoroute avec un écart de moins de 10 m, correspondant à 0,3 seconde de temps de parcours (ATF 131 IV 133), ou lorsqu'à une vitesse de 100 km/h, un conducteur avait suivi le véhicule précédant sur 330 m

à une distance de 10 m (arrêt TF 1C_356/2009 du 12 février 2010), ou encore lorsqu'un contrevenant avait circulé à une vitesse de 100 km/h environ, sur 700 m, à une distance située entre 7 et 10 m du véhicule le précédant (arrêt TF 1C_7/2010 du 11 mai 2010), ou enfin si, à la même vitesse, un automobiliste suivait sur 500 m un véhicule à une distance variant entre 5 et 10 m (arrêt TF 1C_413/2014). c) A teneur de l'art. 40 LCR, si la sécurité de la circulation l'exige, le conducteur avertira les autres usagers de la route. Les signaux avertisseurs inutiles ou excessifs seront toutefois évités et l'emploi du signal avertisseur en guise d'appel est interdit. La jurisprudence précise qu'il est excessif de déclencher une « orgie de signaux » continus répétés et impatients lorsqu'un conducteur ne veut pas ou ne peut se rabattre sur la voie de droite sur une autoroute (ATF 106 IV 61). En revanche, il est admissible d'effectuer plusieurs signaux courts à intervalles réguliers pour faire regagner la voie de droite à celui qui, par habitude ou par chicane, circule notamment sur la voie de gauche de l'autoroute alors qu'il pourrait, sans danger pour la circulation, regagner la voie de droite. Par ailleurs, l'utilisation des signaux acoustiques et optiques peuvent constituer un moyen de contrainte au sens de l'art 181 CP (BUSSY/RUSCONI, art. 40 LCR n. 4.2). d) Au vu des faits retenus, la violation des dispositions légales précitées est établie et justifiait le prononcé d'une mesure administrative. Autre est la question de la gravité de la faute commise, laquelle sera examinée ci-après.

E. 4

a) Conformément à l'art. 16a al. 1 let. a LCR, commet une infraction légère la personne qui, en violant les règles de la circulation, met légèrement en danger la sécurité d'autrui et à laquelle seule une faute bénigne peut être imputée; en cas d'infraction particulièrement légère, il est

Tribunal cantonal TC Page 6 de 8 renoncé à toute mesure administrative (al. 4); dans les autres cas, un avertissement peut être prononcé si les conditions de l'al. 3 sont réalisées.

Selon l'art. 16b al. 1 let. a LCR, commet une infraction moyennement grave la personne qui, en violant les règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Enfin, à teneur de l'art. 16c al. 1 let. a LCR, commet une infraction grave la personne qui, en violant gravement les règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Ainsi, la loi fait la distinction entre (ATF 123 II 106 consid.

2a): - le cas de très peu de gravité (art. 16a al. 4 LCR); - le cas de peu de gravité (art. 16a al. 1 LCR); - le cas de gravité moyenne (art. 16b al. 1 LCR); - le cas grave (art. 16c al. 1 LCR).

Sur la base des dispositions précitées, l'autorité administrative doit donc décider de la mesure à prononcer en fonction de la gravité du cas d'espèce. Elle ne renoncera au retrait du permis que s'il s'agit d'un cas de très peu de gravité ou de peu de gravité au sens de l'art. 16a LCR, ce qui doit être déterminé en premier lieu au regard de l'importance de la gravité de la faute et de la mise en danger de la sécurité, mais aussi en tenant compte des antécédents du conducteur comme automobiliste (cf. art. 16a al. 3 LCR; aussi ATF 124 II 259 consid.

2b-aa et les références citées). Il ne saurait en revanche être question de tenir compte des besoins professionnels du recourant, ceux-ci ne jouant un rôle que lorsqu'il s'agit de mesurer la durée du retrait. Le législateur conçoit l'art. 16b al. 1 let. a LCR comme l'élément dit de regroupement. Cette disposition n'est ainsi pas applicable aux infractions qui tombent sous le coup des art. 16a al. 1 let. a ou 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 (arrêt TF 6A.16/2006 et les références citées). La faute légère correspond à une négligence légère, un tel cas de figure étant par exemple donné lorsque les conditions de circulation sont bonnes, n'inclinant pas un conducteur moyen - c'est-à-dire normalement prudent - à une vigilance particulière, et qu'une infraction survient malgré tout à la suite d'une inattention. La faute peut ainsi être légère si l'infraction n'est que l'enchaînement de circonstances malheureuses, ou lorsque seule une légère inattention, ne pesant pas lourd du point de vue de la culpabilité, peut être reprochée au conducteur, lequel a fondamentalement adopté un comportement routier juste. Plus généralement, une faute légère est donnée lorsque le conducteur a pris conscience du danger spécifique et a adapté sa vitesse et sa vigilance en conséquence, mais non pas suffisamment du fait d'une mauvaise appréciation compréhensible du point de vue d'un conducteur moyen. En dernière analyse, la faute légère représente souvent un comportement qui, sans être totalement excusable, bénéficie des circonstances atténuantes, voire relève carrément d'une certaine malchance (MIZEL, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004, p. 376).

Tribunal cantonal TC Page 7 de 8 Enfin, l'infraction sanctionnée par l'art. 16c al. 1 let. a LCR correspond en principe à la définition de l'infraction réprimée sur le plan pénal par l'art. 90 ch. 2 LCR (MIZEL, p. 395). Le Tribunal fédéral tient ces notions pour identiques à tous les égards (ATF 120 Ib 285); il estime que, pour être punissable sous l'angle de l'art. 90 ch. 2 LCR, le comportement du conducteur doit être particulièrement blâmable, soit, en d'autres termes, relever d'une négligence grossière. L'auteur doit avoir violé, par son comportement ou par une simple absence passagère, un devoir de prudence élémentaire qui lui était imposé de manière évidente par les circonstances. La création d'un danger sérieux pour la sécurité d'autrui au sens de la disposition précitée est déjà donnée en cas de mise en danger abstraite accrue. Le critère déterminant pour admettre que l'on est en présence d'un danger abstrait sérieux ou accru réside dans l'imminence du danger (ATF 122 II 228 consid. 3b = JdT 1996 I 700 et les références citées). Subjectivement, l'art. 90 ch. 2 LCR exige un comportement sans scrupules ou gravement contraire aux règles de la circulation, découlant à tout le moins d'une négligence grossière (ATF 118 IV 84 consid. 2a). b) En l'espèce, le recourant a adopté un comportement inacceptable talonnant sur 1 km environ le véhicule qui le précédait et mettant sa conductrice en état de contrainte par diverses manœuvres: conduite agressive et appels de phare. Il a agi volontairement et en pleine conscience de ses actes. Sa faute doit manifestement être qualifiée de grave. Celle-ci a en outre été à l'origine d'une mise en danger abstraite accrue. Dans un trafic aussi dense qui existait à cet endroit et à ce moment, il est en effet évident qu'une telle infraction entraîne un risque imminent et sérieux pour tous les usagers de la route: qu'en l'occurrence, il ne se soit pas concrétisé – heureusement – relève du cas fortuit et ne saurait bénéficier au recourant. Pour tous ces motifs, il ne fait pas de doute que la faute commise doit être qualifiée de grave. Au demeurant, il est évident que la seule présence sur la voie de gauche d'un véhicule circulant plus lentement ne saurait en aucun cas permettre au conducteur qui le suit de s'affranchir tant des prescriptions relatives à l'observation des distances, fondamentales pour la sécurité routière, que des règles limitant l'usage des signaux avertisseurs, mettant ainsi en danger les autres utilisateurs de la route.

E. 5

a) A teneur de l'art. 16c al. 2 let. a LCR, après une infraction grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré pour trois mois au minimum. Selon l'art. 16

al. 3 LCR, les circonstances doivent être prises en considération pour fixer la durée du retrait du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire, notamment l'atteinte à la sécurité routière, la gravité de la faute, les antécédents en tant que conducteur ainsi que la nécessité professionnelle de conduire un véhicule automobile. La durée minimale du retrait ne peut toutefois être réduite. La règle de l'art. 16 al. 3, dernière phrase, LCR, qui rend incompressibles les durées minimales de retrait des permis de conduire, a été introduite dans la loi par souci d'uniformité. Le législateur a ainsi entendu exclure expressément la possibilité ouverte par la jurisprudence sous l'ancien droit, de réduire la durée minimale du retrait en présence de circonstances particulières (Message du Conseil fédéral concernant la modification de la loi fédérale sur la circulation routière du 31 mars 1999, FF 1999 IV 4131; ATF 132 II 234 consid. 2.3). b) En fixant à quatre mois la durée du retrait, l'autorité intimée a ajouté un mois à la durée minimale légale prévue par l'art. 16c al. 2 let. a LCR. La multiplicité et la gravité des infractions commises justifiaient pleinement que l'autorité intimée s'écarte du minimum légal prévu par cette

Tribunal cantonal TC Page 8 de 8 disposition. Le comportement adopté, d'une extrême dangerosité, se devait d'être sanctionné de manière à faire comprendre qu'une faute aussi crasse ne saurait être tolérée. Cela étant, le recourant a la possibilité de réduire au minimum légal applicable la mesure prononcée à son encontre moyennant le suivi d'un cours d'éducation routière, comme l'a clairement indiqué l'autorité intimée.

E. 6

a) Pour l'ensemble des motifs qui précèdent, il faut constater que la CMA n'a pas violé le principe de la légalité, ni commis d'excès ou d'abus de son pouvoir d'appréciation. Sa décision doit dès lors être confirmée et le recours rejeté. . b) Les frais de procédure sont mis à sa charge du recourant qui succombe, conformément à l'art. 131 CPJA et aux art. 1 et 2 du Tarif sur les frais de procédure et des indemnités en matière de juridiction administrative (RSF 150.12). c) Pour le même motif, il n'a pas droit à une indemnité de partie (art. 137 CPJA). la Cour arrête: I. Le recours est rejeté. Partant, la décision rendue le 4 septembre 2014 par la CMA est confirmée. II. Les frais de procédure, par CHF 600.-, sont mis à la charge du recourant. Ils sont compensés avec l'avance de frais versée. III. Il n'est pas alloué d'indemnité de partie. IV. Communication. Cette décision peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral, à Lausanne, dans les 30 jours dès sa notification. La fixation du montant des frais de procédure peut, dans un délai de 30 jours, faire l'objet d'une réclamation auprès de l'autorité qui a statué, lorsque seule cette partie de la décision est contestée (art. 148 CPJA). Fribourg, le 24 septembre 2015/msu/ppo Présidente
Greffier-stagiaire

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