

FR_GERICHTE 603 2015 115 vom 12. Oktober 2015

FR Kantonsgericht, 2015-10-12, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2015_115

FR: FR_GERICHTE 603 2015 115 du 12 octobre 2015

IT: FR_GERICHTE 603 2015 115 del 12 ottobre 2015

Regeste

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

Erwägungen

E. 1

Interjetée dans le délai et les formes prescrits selon les art. 79 à 81 du code de procédure et de juridiction administrative (CPJA; RSF 150.1) - l'avance des frais de procédure ayant par ailleurs été versée en temps utile – le recours est recevable à la forme. Le Tribunal cantonal peut dès lors entrer en matière sur les mérites de ce pourvoi.

E. 2

a) Selon la doctrine et la jurisprudence constantes, les autorités administratives appelées à prononcer un retrait de permis de conduire ne peuvent en principe pas s'écarter des constatations de fait et des qualifications juridiques retenues dans un jugement pénal entré en force (ATF 137 I 363 consid. 2.3.2 et les références citées). 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 lorsque la décision a été rendue à l'issue d'une procédure sommaire, comme c'est le cas lorsque, comme en l'espèce, la décision pénale se fonde uniquement sur le rapport de police. La sécurité du droit commande en effet d'éviter que l'indépendance respective du juge pénal et du juge administratif ne conduise à des jugements opposés, rendus pourtant sur la base des mêmes faits (arrêt du TF 6A.100/2006 du 28 mars 2007 et les références citées, consid. 3.2; MIZEL, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, 2015, p. 687 ss). 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. En revanche, elle ne peut pas attendre la procédure administrative pour exposer ses arguments. Par conséquent, l'autorité administrative qui envisage de prononcer un retrait d'admonestation du permis de conduire n'a pas l'obligation de donner suite aux offres de preuves que l'automobiliste s'est abstenu de présenter au juge pénal, alors qu'il savait, ou aurait dû déduire des circonstances, que les faits qui lui étaient reprochés donneraient encore lieu à une procédure administrative (arrêt TF 6A.100/2006 du 28 mars 2007). b) En l'espèce, sur demande de la recourante, la CMA a décidé de suspendre la procédure administrative jusqu'à droit connu sur le plan pénal, tout en attirant son attention sur son obligation de défendre tous ses droits et d'invoquer tous ses arguments sur le plan pénal, ainsi que de former, cas échéant, opposition au jugement qu'elle n'accepterait pas. Elle a en outre précisé qu'elle ne se prononcerait pas sur les contestations de fait que la recourante aurait pu formuler au pénal quant aux infractions qui lui sont reprochées. Or, par ordonnance

pénale du 10 mars 2015, la recourante a été reconnue coupable de violation grave des règles de la circulation routière pour avoir circulé sur un tronçon d'autoroute sans avoir observé une distance de sécurité suffisante avec le véhicule qui la précédait, créant ou prenant le risque de créer un danger sérieux pour autrui. Cette ordonnance s'est fondée sur les faits tels qu'ils ressortent du rapport de police lequel a constaté que la recourante circulation sur une Tribunal cantonal TC Page 4 de 7 autoroute à la vitesse de 109 km/h à la distance de 9.8 m du véhicule qui la précédait, soit un intervalle de 0.4 secondes. A défaut d'avoir été contestée cette ordonnance est entrée en force. Partant, il y a lieu de constater que les faits sont ainsi établis. Au surplus, la recourante n'invoque aucun élément qu'elle n'aurait pu déjà faire valoir dans le cadre d'une opposition à l'ordonnance pénale, ce alors que la procédure administrative avait été suspendue à sa demande et qu'elle savait qu'elle devait défendre tous ses arguments devant l'autorité pénale.

E. 3

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. Au vu des faits retenus, la violation de ces dispositions légales est établie. L'autorité intimée se devait dès lors de prononcer une mesure administrative. Autre est la question de la gravité de la faute commise, laquelle sera examiné ci-après.

E. 4

La LCR distingue les infractions légères, moyennement graves et graves (art. 16a à 16c LCR). a) Selon 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. 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 (MIZEL, p. 340 ss). La faute peut ainsi être légère si l'infraction n'est que l'enchaînement de circonstances malheureuses (ATF 125 II 561 consid. 1b et 2c), 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 (ATF 127 II 302 consid. 3d). 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 (arrêts TF 1C_382/2011 du 12 décembre 2011 consid. 3; 6A.90/2002 du 7 février 2003 consid. 4.4). 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 (arrêt TF 6A.89/2001 du 16 novembre 2001 consid. 2c/bb). b) Commet une infraction moyennement grave selon l'art. 16b al. 1 let. a LCR la personne qui, en violant les règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Le législateur conçoit l'art. 16b al. 1 let. a LCR comme 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 (Message du Conseil fédéral concernant la modification de la loi fédérale sur la circulation routière du 31 mars 1999, FF 1999 IV 4133; ATF 136 II 447 consid. 3.2; arrêt TF 6A.16/2006 du 28 mars 2007 et les références citées). Tribunal cantonal TC Page 5 de 7 c) Enfin, commet une infraction grave selon l'art. 16c al. 1 let. a LCR la personne qui, en violant gravement les règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque. La notion du cas grave sous la nouveau droit est la même que celle qui prévalait sous l'ancien droit. Ainsi, alors que la révision de la LCR entrée en vigueur en 2005 a prévu des sanctions globalement plus sévères, cette sévérité accrue a été expressément voulue par le législateur et n'entraîne en aucun cas une modification de la notion de cas grave. L'infraction sanctionnée par l'art. 16c al. 1 let. a LCR correspond donc en principe à la définition de l'infraction réprimée sur la plan pénal par l'art. 90 al. 2 LCR. L'application de l'art. 16c al. 1 let. a LCR est subordonnée à la double gravité de la faute commise et de la mise en danger objective. (Message du Conseil fédéral concernant la modification de la loi fédérale sur la circulation routière du 31 mars 1999, FF 1999 IV 4134; ATF 132 II 234 consid. 3; MIZEL, p. 397). Or, pour réaliser l'élément commun aux art. 16c al. 1 let. a et 90 al. 2 LCR qu'est la faute grave, la jurisprudence exige un comportement gravement contraire aux règles de la circulation routière, découlant au moins d'une négligence grossière (ATF 131 IV 133 consid. 3.2; ATF 118 IV 84 consid. 2a). La faute grave sera ainsi donnée en cas de dol direct ou de dol éventuel (ATF 126 IV 192), lorsque l'auteur est conscient du danger sérieux que représente son comportement contraire aux règles de la circulation (ATF 131 IV 133 consid. 3.2) ou encore lorsque son comportement témoigne d'un mépris pour les autres usagers (arrêt TF 1C_425/2012 du 17 décembre 2012 consid. 4.2). Parallèlement, 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). d) Les dispositions relatives à la distance de sécurité sont d'une importance considérable, puisque les cas d'accidents où le deuxième véhicule ne respecte pas une distance suffisante avec le premier sont nombreux (ATF 126 II 358 consid. 1a et les références citées). La jurisprudence a par ailleurs maintes fois confirmé qu'une distance suffisante, au sens de l'art. 34 al. 4 LCR, doit toujours être observée (ATF 131 IV 133; arrêts TF 1C_502/2011 du 6 mars 2012; 6B_3/2010 du 25 février 2010; 1C_274/2010 du 7 octobre 2010; 1C_356/2009 du 12 février 2010; 1C_7/2008 du 24 juillet 2008). 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 moment où ce freinage est déjà commencé et alors que ce conducteur a déjà réagi. En outre, 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 était caché et qu'il ne pourrait plus 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 art. 34 al. 4 LCR et 12 al. 1 OCR; 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 une infraction simple, moyennement grave ou grave à la LCR. Les règles des deux secondes et du "demi-compteur" (correspondant à un intervalle de 1,8 seconde) sont des standards minimums habituellement reconnus (ATF 131 IV 133 consid. 3.1). Toutefois, tenant compte de la pratique allemande et de l'avis de la doctrine, la jurisprudence actuelle considère qu'un cas grave est réalisé lorsque l'intervalle entre les véhicules est inférieur à Tribunal cantonal TC Page 6 de 7 0,6 secondes (ATF 131 IV 133 consid. 3.2.2 et les références citées; arrêt TF 6B_854/2013 du 10 janvier 2014 consid. 1.2). Ainsi, une faute grave a été retenue lorsqu'un automobiliste avait, sur une distance de 800m 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 (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_274/210 du 7 octobre 2010). e) En l'espèce, le comportement adopté par la recourante, volontairement et en pleine conscience de ses actes, à savoir talonner le véhicule qui la précédait sur une autoroute à une distance de 9.8 m, correspondant à un intervalle de 0,4 secondes, et à la vitesse de 109 km/h doit manifestement, au regard de la jurisprudence précitée, être qualifié de grave. L'intéressée n'a d'aucune façon pris en compte la sécurité des autres usagers de la route alors que le trafic était dense et que sa vitesse, comme celle des autres conducteurs, était relativement élevée. Dans de telles circonstances, en n'ayant pas adapté sa conduite aux conditions du trafic et en violant une règle élémentaire de conduite destinée à protéger l'ensemble des usagers de la route, sa faute doit être qualifiée de grave. De surcroît celle-ci a clairement été à l'origine d'une mise en danger abstraite accrue. Sur une autoroute et dans les circonstances relevées, il est évident qu'une telle infraction entraînait un risque imminent et sérieux pour tous les usagers de la route au moindre obstacle imprévu, la conductrice ne pouvant pas éviter de manière assurée un accident dans ce cas. Qu'en l'occurrence ce risque ne se soit heureusement pas concrétisé relève du cas fortuit et ne saurait bénéficier à la recourante. Par conséquent, la jurisprudence citée par la recourante à l'appui de ses conclusions est sans pertinence.

E. 5

a) A teneur de l'art. 16c al. 2 let. a LCR, suite à 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 de permis d'élève conducteur ou du retrait de 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 trois mois la durée du

retrait, l'autorité intimée s'en est tenue au minimum légal prévu par l'art. 16c al. 2 let. a LCR en cas de faute grave. Ainsi qu'il a été vu, cette durée ne peut être réduite pour quelque motif que ce soit. La Cour est certes consciente des inconvénients que la recourante aura à subir en raison du retrait de son permis; ceux-ci sont cependant inévitablement liés à la mesure admonestatoire et Tribunal cantonal TC Page 7 de 7 participent à sa fonction éducative. Au demeurant, en commettant une infraction grave au code de la route, la recourante a pris le risque, non seulement de mettre en danger sa propre sécurité et celle des autres usagers de la voie publique, mais également de se voir retirer son permis

E. 6

a) Pour l'ensemble des motifs qui précèdent, il faut constater que la CMA n'a pas violé la loi ni commis d'excès ou d'abus de son pouvoir d'appréciation. Sa décision doit dès lors être confirmée et le recours rejeté. b) La recourante ayant succombé, les frais de procédure sont mis à sa charge, 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 ne lui est pas alloué d'indemnité de partie (137 CPJA). la Cour arrête: I. Le recours est rejeté. Partant, la décision rendue le 11 juin 2015 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 12 octobre 2015/smu Présidente Greffier-stagiaire

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