

# **FR\_GERICHTE 603 2015 48 vom 18. Juli 2016**

FR Kantonsgericht, 2016-07-18, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr\\_gerichte\\_603\\_2015\\_48](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2015_48)

FR: FR\_GERICHTE 603 2015 48 du 18 juillet 2016

IT: FR\_GERICHTE 603 2015 48 del 18 luglio 2016

## **Regeste**

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

## **Erwägungen**

### **E. 1**

a) Interjeté dans le délai et les formes prescrits (art. 79 ss du code fribourgeois du 23 mai 1991 de procédure et de juridiction administrative; CPJA; RSF 150.1) - l'avance de 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. b) Selon l'art. 77 CPJA, le recours devant le Tribunal cantonal peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a) et pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (let. b). En revanche, à défaut d'habilitation légale expresse, le Tribunal cantonal ne peut pas examiner en l'espèce le grief d'inopportunité (art. 78 al. 2 CPJA).

### **E. 2**

A titre liminaire, il convient de relever que le recourant ne conteste pas les faits qui lui sont reprochés. Ceux-ci ont du reste été établis dans le cadre de la procédure pénale et ont conduit au prononcé de l'ordonnance du 3 décembre 2014, entrée en force. Partant, il faut retenir que le recourant a circulé au volant d'un véhicule dont trois pneus ne présentaient pas le profil nécessaire, qu'il n'a pas adapté sa vitesse aux conditions de la route, qu'il a perdu la maîtrise de son véhicule sur l'autoroute et occasionné un accident.

### **E. 3**

a) A teneur de l'art. 31 al. 1 LCR, le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence. Selon l'art. 32 LCR, la vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité (al. 1, 1ère phrase). L'observation de la règle de l'adaptation de la vitesse aux "circonstances" est la première condition de la maîtrise du véhicule. S'il veut pouvoir "se conformer aux règles de la prudence", au sens de l'art. 31 al. 1 LCR, le conducteur devra en effet, avant tout, adapter sa vitesse pour qu'elle ne constitue ni une cause d'accident ni une gêne excessive pour la circulation. C'est la prudence commandée par les circonstances qui constitue le cadre de l'adaptation de la vitesse. Parmi les circonstances, il y a lieu de prendre en compte non seulement l'état de la chaussée et du trafic, mais aussi les aptitudes du conducteur, l'état et la capacité du véhicule à faire face à des conditions difficiles, etc. Il n'existe pas de vitesse qui puisse être considérée, d'une manière générale, comme étant convenable. Il faut circuler suffisamment lentement, fût-ce à l'allure d'un homme au pas,

pour tenir compte de l'état de la route (cf. BUSSY & RUSCONI, Code suisse de la circulation routière, 4e éd. 2015, ad art. 32 LCR n° 1.1, 1.3, 1.4, 1.6). En tout état de cause, le conducteur ne pourra circuler à la vitesse maximale autorisée que si l'ensemble des conditions - notamment de la route et de la circulation - sont favorables; Le phénomène d'aquaplaning doit être pris en considération par tous les conducteurs et peut déjà se produire à des vitesses inférieures à 80 km/h (ATF 120 Ib 312 consid. 4.c; BUSSY/RUSCONI, ad art. 32 LCR n.1.6). Un aquaplaning peut être réprimé en vertu de l'art. 32 al. 1 LCR, alors même Tribunal cantonal TC Page 4 de 8 que le conducteur a circulé à une vitesse inférieure à la vitesse prescrite (arrêt TC AG du 19 août 1987, in JdT 1988 I 651; arrêt TC ZH du 24 novembre 1992, in SJ 1993 I 578). La conduite sur chaussée humide dépend également de l'adhérence des pneus, notamment de la profondeur de leur sculpture (arrêt TF 6A.89/2006 du 19 juillet 2007 consid. 2). Aux termes de l'art. 29 LCR, un véhicule ne peut circuler que s'il est en parfait état de fonctionnement et répond aux prescriptions. S'agissant des pneumatiques, l'art. 58 al. 4 de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV; RS 741.41) prévoit que leur toile ne doit être ni abîmée ni apparente. Les pneumatiques doivent présenter un profil d'au moins 1,6 mm sur toute la surface de la bande de roulement. Certains défauts du véhicule peuvent le rendre totalement impropre à circuler. Si l'état de fonctionnement du véhicule est tel qu'il risque de créer un accident et qu'ainsi, il compromette la sécurité de la route, le conducteur s'expose au retrait de son permis de conduire (BUSSY/RUSCONI, art. 29 LCR n. 1.2 et les références citées). b) En l'espèce, en perdant la maîtrise de son véhicule sur l'autoroute - alors qu'il circulait à une vitesse comprise entre 110 et 120 km/h sur une chaussée mouillée et au volant d'une voiture dont le profil de trois pneumatiques était nettement insuffisant - le recourant a clairement violé les dispositions précitées. Les infractions commises justifiaient le prononcé d'une mesure administrative, ce que le recourant ne conteste du reste pas.

#### **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, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, 2015, 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 Tribunal cantonal TC Page 5 de 8 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 4106, 4133; ATF 136 II 447 consid. 3.2; arrêt TF 6A.16/2006 du 28 mars 2007 et les références citées). 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'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. (FF 1999 IV 4106, 4134; ATF 132 II 234 consid. 3; MIZEL, Droit et pratique illustrée, p. 397). Or, pour réaliser l'élément de 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; 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) La perte de maîtrise d'un véhicule ne constitue pas toujours une infraction grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. a LCR; la qualification de la gravité de l'infraction dépend des circonstances du cas d'espèce (ATF 127 II 302). Il n'est ainsi pas exclu qu'une perte de maîtrise ne donne lieu qu'à une mise en danger moyennement grave, au sens de l'art. 16b al. 1 let. a LCR, voire même légère, au sens de l'art. 16a al. 1 let. a LCR (arrêt TF 1C\_235/2007 du 29 novembre 2007 consid. 2.2; MIZEL, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 I 361, p. 367). Cela étant, une conduite qui laisse apparaître un risque élevé de perte de maîtrise, de même que la perte de la maîtrise d'un véhicule, autrement qu'à très faible vitesse, créent une mise en danger abstraite accrue grave, si ce n'est une mise en danger concrète (arrêt TF 6S.186/2002 du 25 juillet 2002 consid. 2.2). Dans ce contexte, il a été jugé qu'une perte de maîtrise due à une conduite inadaptée sur l'autoroute, où la circulation est toujours très rapide, malgré l'attention particulière que requiert le risque d'aquaplaning, constituait une grave mise en danger de la sécurité routière et supposait une faute grave (ATF 120 Ib 312 consid. 4c; arrêt TF 1C\_249/2012 du 27 mars 2013 consid. 2.2.5). e) Par ailleurs, le fait de conduire avec des pneus ne présentant plus le profil minimal légal de 1,6 mm amplifie le risque de perte de maîtrise, ce d'autant plus

lorsque la route est mouillée. Dans ce cas, il est admis qu'une telle usure peut se concrétiser par une mise en danger abstraite accrue grave (arrêt TF 6A.89/2006 du 19 juillet 2007 consid. 2.3) et révéler une faute grave (ATF 95 II 344 consid. II). Tribunal cantonal TC  
Page 6 de 8

## **E. 5**

a) Au regard de la jurisprudence qui précède et des circonstances du cas d'espèce, c'est à juste titre que l'autorité intimée a qualifié l'infraction de grave, le recourant n'ayant pas adapté sa vitesse aux conditions de la route et à l'état défectueux de son véhicule. D'une part en effet, le risque d'aquaplaning commande à tout conducteur prudent et respectueux des règles de la circulation routière d'adapter - voire de réduire conséquemment sa vitesse - en particulier sur l'autoroute, où la vitesse est par définition élevée et, partant, où toute perte de maîtrise est de nature à mettre sérieusement en danger la sécurité routière. A cela s'ajoute que trois pneus du véhicule présentaient un profil nettement insuffisant et ne permettaient pas d'assurer une adhérence adéquate sur route mouillée. Or, le recourant - bien qu'il roulait au volant d'une voiture d'entreprise - a reconnu qu'il était responsable de l'entretien de celle-ci. Il devait en particulier se préoccuper de l'état des pneumatiques, vu le nombre important de kilomètres parcourus, et ne peut s'en prendre qu'à lui-même s'il est sanctionné pour ne l'avoir pas fait. En tout état de cause, en dépassant un véhicule sur l'autoroute détrempée et sous la pluie à quelque 120 km/h - et de surcroît au volant d'un véhicule dont les pneus étaient usés - le recourant a gravement compromis la circulation routière. La CMA n'a commis aucun excès ou abus de son pouvoir d'appréciation en retenant que le cumul des infractions commises constituait une faute grave. La même qualification peut être retenue pour la mise en danger qui en a résulté. Celle-ci s'est du reste concrétisée, puisque le recourant a perdu la maîtrise de son engin, lequel se déporta, traversa les voies de circulation, percuta une borne de secours avant de s'immobiliser sur le terre-plein herbeux, une trentaine de mètres plus loin. Le fait qu'il n'y ait pas eu de blessés relève du pur cas fortuit qui ne saurait profiter au recourant. b) Certes, sur la base du même état de fait, le juge pénal a retenu une violation simple des règles de la circulation routière, en faisant application de l'art. 90 al. 1 LCR. Toutefois, s'agissant de pures questions de droit, dont fait partie l'appréciation de la gravité d'un cas, l'autorité administrative n'est pas liée par la qualification admise par le Juge pénal. En effet, le but différent des sanctions pénale et administrative implique que les mêmes concepts puissent faire l'objet d'une interprétation différente. Ainsi, les conditions objectives du retrait de permis et de la sanction pénale ne se superposent pas. En effet, les art. 16 ss LCR s'appuient sur la mise en danger objective de la circulation et la faute commise et permettent de prononcer une mesure d'admonestation ou de sécurité. S'agissant de questions purement juridiques, comme celle de la gravité de la faute, l'autorité administrative n'est pas liée par l'appréciation du juge pénal (cf. ATF 124 II consid. 3c/aa; 115 Ib 163 consid. 2a; arrêts TC FR 3A 06 84 du 2 novembre 2006 consid. 4d; 3A 06 144 du 23 janvier 2007 consid. 6a), car elle risquerait, sans cela, d'être entravée dans sa liberté d'appréciation. En effet, le but différent des sanctions pénale et administrative implique que les mêmes concepts puissent faire l'objet d'une interprétation différente. Ainsi, les conditions objectives du retrait de permis et sa sanction pénale ne se superposent pas: les art. 16 ss LCR s'appuient sur la mise en danger objective de la circulation. La sanction en est une mesure d'admonestation ou de sécurité. En revanche, les dispositions pénales des art. 90 et 91 LCR mettent l'accent sur la faute du conducteur et exigent une appréciation du point de vue subjectif (RJN 1990 p. 203 consid. 2a; cf. ég. ATF 103 Ib 106; arrêt TC FR 603 2015 174 du 24 novembre 2015). Le Tribunal fédéral a rappelé

ce principe a plusieurs reprises, notamment dans les causes 1C\_224/2010 et 1C\_238/2010, où il a considéré que le comportement fautif constituait une infraction grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. a LCR, après n'avoir pourtant retenu, sur la base des mêmes faits, qu'une infraction simple au sens de l'art. 90 al. 1 LCR dans la procédure pénale préalable (cf. arrêt TF 6B\_109/2008 consid. 3.1 et 3.2). Tribunal cantonal TC Page 7 de 8 Ce n'est que si la qualification juridique d'une situation dépend essentiellement de l'appréciation de l'état de fait, qu'en principe le juge pénal est mieux à même de connaître que l'autorité administrative, que celle-ci est liée par les règles de droit que le juge pénal a appliquées (ATF 136 II 447 consid. 3.1; 124 II 103 consid. 1 c-aa et bb; 104 Ib 359). L'autorité administrative n'est par contre pas liée par la qualification juridique donnée par le Juge pénal, si ce dernier s'est uniquement basé sur le dossier. Elle peut dans cette hypothèse apprécier plus sévèrement les fautes commises (ATF 123 II 97 consid. 3c; 120 Ib 312 consid. 4b; 119 Ib 158 consid. 3c; arrêt TC FR 603 2014 59 consid. 4). Tel est bien le cas en l'espèce. L'autorité intimée était dès lors parfaitement habilitée à se distancier de l'appréciation du Juge pénal. En qualifiant la faute de grave, elle n'a pas enfreint la sécurité du droit, mais correctement appliqué le droit et la jurisprudence sanctionnant le cumul des infractions, telles que commises par le recourant.

#### **E. 6**

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 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 de permis, 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 (FF 1999 IV 4106, 4131; ATF 132 II 234 consid. 2.3). b) En fixant à trois mois la durée du retrait du permis du recourant, 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. Cette durée ne peut être réduite, pour quelque motif que ce soit.

#### **E. 7**

a) Pour l'ensemble des motifs qui précèdent, la décision de la CMA doit être confirmée et le recours rejeté. b) Le recourant 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 n'est pas alloué d'indemnité de partie (137 CPJA). Tribunal cantonal TC Page 8 de 8 la Cour arrête: I. Le recours est rejeté. 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 18 juillet 2016/mju Présidente Greffière-stagiaire

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