

FR_GERICHTE 603 2019 70 vom 19. August 2019

FR Kantonsgericht, 2019-08-19, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2019_70

FR: FR_GERICHTE 603 2019 70 du 19 août 2019

IT: FR_GERICHTE 603 2019 70 del 19 agosto 2019

Regeste

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

Erwägungen

E. 1.1

Interjeté dans le délai et les formes prescrits (79 ss du code cantonal du 23 mai 1991 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. La Cour de céans peut dès lors en examiner les mérites.

E. 1.2

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 légal expresse, le Tribunal cantonal ne peut pas examiner en l'espèce le grief d'inopportunité (art. 78 al. 2 CPJA).

E. 2.1

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 (cf. arrêt TF 6A.100/2006 du 28 mars 2007 et les références citées). 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; arrêt TA FR 3A 2006 144 du 23 janvier 2007 consid. 6a) car elle risquerait, sans cela, d'être entravée dans sa liberté d'appréciation. 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 (cf. ATF 124 II 103 consid. 1c/aa et 1c/bb; 104 Ib 359; 102 Ib 196). 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 (cf. ATF 120 Ib 312 consid. 4b; 119 Ib 158 consid. 3c). En raison du principe de l'unité et de la sécurité du droit, le conducteur ne peut en principe plus contester, dans le cadre de la procédure administrative, les faits établis au terme d'une

procédure pénale, pour lesquels il a été sanctionné par une ordonnance ou un jugement pénal auquel il ne s'est pas opposé et qui est entré en force. En effet, lorsque l'intéressé sait ou doit escompter qu'une procédure de retrait de permis sera engagée contre lui, il doit faire valoir ses moyens de défense lors de la procédure pénale déjà (cf. ATF 121 II 214). 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, le cas échéant en épuisant les voies de recours à sa disposition. Elle ne peut pas attendre la procédure administrative pour exposer ses arguments (cf. ATF 123 II 97 consid. 3c/aa; 121 II 214 consid. 3a; arrêt TF 6A.82/2006 du 27 décembre 2006 consid. 2.1; arrêts TC FR 603 2016 24+37 du 15 avril 2016 consid. 2a et 603 2016 74 du 2 août 2016 consid. 2);

Tribunal cantonal TC Page 4 de 8

E. 2.2

En l'espèce, la CMA a avisé expressément le recourant, le 19 mars 2019, de son obligation de défendre tous ses droits et d'invoquer tous ses arguments sur le plan pénal, cas échéant de former opposition à un jugement qu'il n'accepterait pas, en précisant que, par la suite, il n'appartiendrait plus à la CMA de se prononcer sur les contestations de fait. Or, par ordonnance pénale du 28 mars 2019, le recourant a été reconnu coupable de circulation à une vitesse inadaptée sur une chaussée enneigée et de perte de maîtrise de son véhicule. Il n'a pas contesté cette ordonnance, qui est dès lors entrée en force de chose jugée. Pour sa part, la CMA a attendu l'issue de la procédure pénale avant de rendre sa décision du 11 avril 2019 et elle s'est fondée sur le même état de fait que celui retenu par l'autorité pénale. Partant, le recourant ne peut plus contester dans le cadre de la procédure administrative les faits établis au terme de la procédure pénale. Du reste, dans le cadre de son recours, il n'a fait valoir aucun élément nouveau qu'il n'eût pu invoquer devant le juge pénal, de sorte qu'il faut tenir pour établi qu'il a circulé sur l'autoroute enneigée à une vitesse inadaptée et qu'il a perdu la maîtrise de son véhicule.

E. 3.1

Selon 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. En outre, 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. Le conducteur doit ainsi porter à la route et au trafic toute l'attention possible, le degré de cette attention devant être apprécié au regard de toutes les circonstances, telles que la densité du trafic, la configuration des lieux, l'heure, la visibilité et les sources de danger prévisibles. L'attention requise du conducteur implique que celui-ci soit en mesure de parer rapidement aux dangers qui menacent la vie, l'intégrité corporelle ou les biens matériels d'autrui (cf. BUSSY/RUSCONI, Code suisse de la circulation routière commenté, 2015, art. 31 LCR n. 2 ss). La maîtrise de la direction fait partie de la maîtrise du véhicule au sens large. Ainsi, tout conducteur doit "tenir sa voie", c'est-à-dire ne pas dévier de la trajectoire suivie jusqu'alors sans certaines précautions (cf. ATF 63 II 221 / JdT 1937 I 460; BUSSY/RUSCONI, art. 31 LCR n. 2.5). 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", comme le prescrit 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. Il n'existe pas de vitesse "adaptée

en soi" ni de vitesse "excessive" en soi. C'est la prudence commandée par les circonstances qui constitue le cadre de l'adaptation de la vitesse. Il s'agit là d'une notion concrète et il faut tenir compte de l'ensemble des circonstances (cf. BUSSY/RUSCONI, art. 32 LCR n. 1.1). On considère que la vitesse est adaptée lorsqu'elle permet, compte tenu des circonstances, de ralentir au bon moment, voire d'arrêter, le véhicule afin de ne pas entraver ni de mettre en danger ceux qui utilisent la chaussée conformément aux règles établies (cf. BUSSY/RUSCONI, art. 32 LCR n. 1.2).

E. 3.2

En l'espèce, selon les dires du recourant, il a dû effectuer un freinage d'urgence alors qu'il circulait sur la voie de dépassement, lorsqu'un autre automobiliste s'est placé devant lui. Dans sa manœuvre, il a perdu la maîtrise de son véhicule, lequel a percuté l'élément de sécurité central, avant de traverser les voies de circulation de gauche à droite et de percuter encore la glissière de sécurité. A l'évidence, le recourant circulait à une vitesse inadaptée aux conditions de la route enneigée, puisqu'en raison du freinage qu'il a effectué, il a perdu la maîtrise de son véhicule et

Tribunal cantonal TC Page 5 de 8 occasionné un accident. Ce faisant, il a enfreint les dispositions précitées, de sorte qu'une mesure administrative devait être prononcée à son endroit.

E. 3.3

La LCR distingue les infractions légères, moyennement graves et graves (art. 16a à 16c LCR). 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 vertu de 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, selon l'art. 16c al. 1 let. a LCR, commet une infraction grave la personne qui, en violant 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 (cf. 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 arrêts cités). Il ne saurait en revanche être question de tenir compte des besoins professionnels de l'intéressé, ceux-ci ne jouant un rôle que lorsqu'il s'agit de mesurer la durée du retrait (cf. arrêt TC FR 603 2016 227 du 8 mai 2017 consid. 4a). 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 du 6 avril 2006 consid. 2.1.1 et les références citées). 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 (cf. ATF 126 II 202 consid. 1a). La faute légère correspond à une négligence légère. Un tel cas de figure est par exemple donné lorsque les conditions de circulation sont bonnes, n'inclinant pas un conducteur moyen - c'est-à-

Tribunal cantonal TC Page 6 de 8 dire normalement prudent - à une vigilance particulière, et qu'une 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 de circonstances atténuantes, voire relève carrément d'une certaine malchance (cf. MIZEL, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, 2015, p. 340 ss). 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. C'est donc bien selon les circonstances - en particulier selon le degré de mise en danger de la sécurité d'autrui et selon la faute de l'intéressé - qu'il y a lieu de qualifier la gravité de l'infraction. Il n'est dès lors aucunement exclu qu'une perte de maîtrise ne cause qu'une mise en danger moyennement grave au sens de l'art. 16b al. 1 let. a LCR, voire légère au sens de l'art. 16a al. 1 let. a LCR (cf. MIZEL, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 I 361, p. 367; arrêt TF 1C_235/2007 du 29 novembre 2007).

E. 3.4

En l'espèce, sur une autoroute recouverte de neige, l'adaptation de la vitesse constitue une règle essentielle dont la violation ne peut en aucun cas être considérée comme légère, tant le risque de dérapage, de perte de maîtrise et d'accident est grand et connu de tous. Or, le recourant a manifestement enfreint cette règle élémentaire de prudence. 3.4.1. Selon ses propres déclarations, il circulait sur la voie de dépassement de l'autoroute à environ 100 km/h alors qu'il neigeait abondamment et que le sol était recouvert de neige, lorsqu'un automobiliste qui circulait à faible vitesse sur la voie centrale s'est déporté sur la voie de gauche, quelque 25 à 30 m devant lui, l'obligeant à freiner. Lors de ce freinage d'urgence, le recourant a perdu la maîtrise de son automobile. A l'évidence, au vu des conditions de la route et de la faible visibilité occasionnée par les fortes chutes de neige, la vitesse du recourant était totalement inadaptée. Le rapport de police le relève expressément, en précisant que, même s'il roule à 50 km/h, l'automobiliste qui effectue un changement de voie pour se positionner 25 à 30 m devant un autre véhicule - celui du recourant en l'occurrence - laisse un intervalle de sécurité suffisant entre les deux véhicules, pour autant que le véhicule suiveur ait adapté son allure aux circonstances (en l'espèce une chaussée enneigée). Tel n'a manifestement pas été le cas, puisque le recourant a dû freiner énergiquement, ce qui a entraîné une perte de maîtrise du véhicule. Dans ce contexte, c'est en vain que ce dernier invoque la responsabilité de l'automobiliste qui circulait devant lui, lequel l'aurait contraint au freinage d'urgence. Au demeurant, la compensation des fautes est

exclue en droit administratif (cf. arrêt TC FR 3A 2007 131 du 31 juillet 2009). Au vu de ce qui précède, la faute commise par le recourant ne peut pas, comme telle, être qualifiée de légère, au sens de bénigne du terme. 3.4.2. Par ailleurs, la mise en danger de la circulation routière occasionnée par une vitesse inadaptée et une perte de maîtrise du véhicule sur une autoroute enneigée ne saurait en aucun cas être considérée comme légère. Dans le cas d'espèce, la faute commise a été à l'origine d'une mise en danger concrète de la circulation, le véhicule du recourant ayant percuté l'élément de sécurité central avant de traverser les voies de circulation de gauche à droite et de percuter encore

Tribunal cantonal TC Page 7 de 8 la glissière latérale de sécurité. Le fait qu'il n'y ait pas eu de blessés ou d'autres véhicules impliqués dans l'accident relève du pur cas fortuit, qui ne saurait profiter au recourant. 3.4.3. Dès lors que ni la faute ni la mise en danger qui en a découlé ne sont légères, c'est à bon droit que la CMA a qualifié de moyennement grave l'infraction reprochée au recourant. Ce faisant, elle n'a pas commis d'excès ou d'abus de son pouvoir d'appréciation. Cette qualification n'entre d'ailleurs pas en contradiction avec celle retenue par le juge pénal, qui a fait application de l'art. 90 al. 1 LCR, lequel sanctionne tant l'infraction légère que l'infraction moyennement grave. Au demeurant, selon la jurisprudence, le fait que, sur le plan pénal, l'intéressé est reconnu coupable de violation simple des règles de la circulation routière et que le montant de l'amende infligée est faible ne permettent pas, à eux seuls, de déduire que le cas doit être considéré comme de peu de gravité (cf. arrêts TF 6A.90/2002 du 7 février 2003 consid. 3.2 et 6A.65/2003 du 27 novembre 2003 consid. 3.2; arrêt TC FR 603 2011 20 du 28 février 2013).

E. 4.1

A teneur de l'art. 16b al. 2 let. a LCR, après une infraction moyennement grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré pour un 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 (cf. FF 1999 IV 4106, 4131; ATF 132 II 234 consid. 2.3).

E. 4.2

En fixant à un mois la durée du retrait du permis du recourant, l'autorité intimée s'en est tenue au minimum légal prévu par l'art. 16b al. 2 let. a LCR en cas de faute moyennement grave. Cette durée ne peut être réduite, pour quelque motif que ce soit.

E. 5

C'est à juste titre aussi que la CMA a prolongé d'un an la période probatoire liée au permis à l'essai du recourant.

E. 5.1

En effet, selon l'art. 15a LCR, le permis de conduire obtenu pour la première fois pour un motocycle ou une voiture automobile est délivré à l'essai. La période probatoire est de trois

ans (al. 1). Lorsque le permis de conduire à l'essai est retiré au titulaire parce qu'il a commis une infraction, la période probatoire est prolongée d'un an. Si le retrait expire après la fin de cette période, la prolongation commence à compter de la date de restitution du permis de conduire (al. 3). L'art. 35 al. 1 de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC; SR 741.51) précise que si le titulaire du permis de conduire à l'essai commet une infraction entraînant le retrait du permis de conduire des catégories et des sous-catégories et que ce retrait échoit pendant la période probatoire, l'autorité délivre un nouveau

Tribunal cantonal TC Page 8 de 8 permis de conduire à l'essai. La nouvelle période probatoire prend fin une année après la date d'échéance du permis de conduire à l'essai retiré. Ces exigences complémentaires ont été introduites en vue d'inviter les conducteurs à adopter un comportement plus respectueux des règles de la circulation et, partant, de diminuer les risques d'accident en sanctionnant par des mesures plus sévères - pouvant aller jusqu'à l'annulation du permis de conduire - ceux et celles qui compromettent la sécurité de la route par des infractions. Ainsi, si une deuxième infraction entraînant le retrait du permis de conduire est commise pendant la période probatoire, l'autorisation de conduire échoira et le permis définitif ne sera pas délivré (cf. Message du 31 mars 1999 concernant la modification de la LCR, p. 4108 et 4129).

E. 5.2

Le recourant est titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B délivré à l'essai le 14 décembre 2016, avec une période probatoire de trois ans, conformément à l'art. 15a al. 1 LCR précité. L'infraction commise le 1er février 2019 l'a été durant la période probatoire, de sorte que celle-ci devait nécessairement être prolongée d'un an, comme l'a à juste titre retenu la CMA dans sa décision attaquée. Sur ce point également, celle-ci échappe à la critique.

E. 6.1

Pour l'ensemble des motifs qui précèdent, le recours, mal fondé, doit être rejeté et la décision de la CMA confirmée.

E. 6.2

Vu l'issue du recours, les frais de procédure doivent être mis à la charge du recourant qui succombe (art. 131 CPJA). la Cour arrête : I. Le recours est rejeté. Partant, la décision de la CMA du 11 avril 2019 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. Notification. 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 19 août 2019/mju/eda La Présidente suppléante: La Greffière-stagiaire :

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