

FR_GERICHTE 603 2020 56 vom 19. Juni 2020

FR Kantonsgericht, 2020-06-19, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2020_56

FR: FR_GERICHTE 603 2020 56 du 19 juin 2020

IT: FR_GERICHTE 603 2020 56 del 19 giugno 2020

Regeste

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

Erwägungen

E. 1

Interjeté dans le délai et les formes prescrits (art. 79 à 81 du code fribourgeois du 23 mai 1991 de procédure et de juridiction administrative, CPJA; RSF 150.1) - l'avance de frais ayant par ailleurs été versée en temps utile - le recours est recevable à la forme. Partant, le Tribunal cantonal peut entrer en matière sur ses mérites.

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 (arrêt TF 6A.100/2006 du 28 mars 2007 et les références citées; KNAPP, Précis de droit administratif, 4ème éd. 1991, n° 38). 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 124 II 103 consid. 1 c/aa et 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 (ATF 120 Ib 312 consid. 4b; 119 Ib 158 consid. 3c). Eu égard au 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 (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 (ATF 123 II 97 consid. 3c/aa; 121 II 214 consid. 3a; arrêt TF 6A.82/2006 du 27 décembre 2006).

E. 2.2

En l'espèce, la CMA a avisé expressément le recourant, le 7 février 2020, 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 13 février 2020, le recourant a été reconnu coupable de circulation à une vitesse inadaptée aux conditions de la route et de perte de maîtrise de son véhicule. Il n'a pas contesté cette ordonnance, mais s'est contenté d'expliquer à la CMA, par lettre du 23 février 2020, qu'il n'était pas l'auteur de cette infraction. Pour sa part, le 26 février 2020, la CMA a immédiatement suspendu la procédure dans le but d'attendre le résultat de la procédure pénale et a encore une fois rendu attentif le recourant à son devoir de faire valoir ses droits dans le cadre de la procédure pénale. Le recourant n'a pas réagi sur le plan pénal et a attendu que la décision administrative du 30 avril 2020 lui soit notifiée pour le faire. Ce n'est qu'à ce moment qu'il a contesté l'ordonnance pénale, intervention qui a été déclarée tardive le 22 mai 2020 par jugement du Tribunal pénal compétent. Ce jugement n'a pas été contesté et est dès lors entré en force de chose jugée. Pour sa part, la CMA s'est fondée sur le même état de fait que celui retenu par l'autorité pénale en retenant que le recourant était l'auteur des infractions contre les prescriptions de la LCR. Au vu de ce qui précède, le recourant ne peut plus contester dans le cadre de la procédure administrative les faits établis au terme de la procédure pénale. Il n'incombe en effet pas à l'autorité administrative de se départir, en ce qui concerne l'auteur des faits incriminés, des constatations du juge pénal pour admettre une autre version des faits, cela d'autant plus si le recourant a été rendu attentif à deux reprises au fait qu'il devait agir au niveau pénal. Dans la présente occurrence, quoi qu'il dise, il devait réagir auprès des instances pénales au plus tard après avoir été informé que la procédure administrative était suspendue. Il ne pouvait en aucun cas attendre le 7 mai 2020 pour s'adresser au juge pénal. S'il partait de l'idée que les autorités communiquaient entre elles, il devait réaliser, après réception de la lettre du 26 février 2020, que tel n'était pas le cas et réagir immédiatement. Cela vaut d'autant plus que le recourant – au vu de ses antécédents – devait être parfaitement au courant du parallélisme des deux procédures. 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 était au volant du véhicule, qu'il a circulé avec une vitesse inadaptée et qu'il a perdu la maîtrise de ce dernier.

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

Tribunal cantonal TC Page 5 de 9 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, à l'évidence, le recourant circulait à une vitesse inadaptée aux conditions de la route, puisqu'il a perdu la maîtrise de son véhicule et occasionné un accident. Ce faisant, il a enfreint les dispositions précitées, de sorte qu'une mesure administrative devait être prononcée à son endroit.

E. 4.1

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

Tribunal cantonal TC Page 6 de 9 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-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. 4.2

En l'espèce, sur une sortie d'autoroute, de nuit et dans des conditions de route hivernales, 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. 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. Dans le cas d'espèce, la faute commise a été, de plus, à l'origine d'une mise en danger concrète de la circulation, le véhicule du recourant ayant percuté la glissière de sécurité latérale. Le fait qu'il

Tribunal cantonal TC Page 7 de 9 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. Dès lors que ni la faute ni la mise en danger qui en est 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; 603 2019 189 du 20 mars 2020).

E. 5.1

Selon l'art. 16b al. 2 let. f LCR, après une infraction moyennement grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré définitivement si, au cours des cinq années précédentes, le permis a été retiré pour une durée indéterminée, mais pour deux ans au minimum. Le point de départ pour le calcul du délai de cinq ans est la fin de l'exécution du précédent retrait (cf. ATF 136 II 447 consid. 5.3; arrêt TF 1C_600/2015 du 1er mars 2016 consid. 3.1).

E. 5.2

En l'espèce, le recourant a fait l'objet d'un retrait de sécurité, avec délai d'attente de 24 mois, par décision du 25 juin 2015 (art. 16c al. 2 let. d LCR), mesure qui a été révoquée le 19 juillet 2018, soit moins de cinq ans avant la commission de l'infraction litigieuse du 28 décembre 2019. Celle-ci, de gravité moyenne, imposait le retrait définitif de son permis de conduire, en application de l'art. 16b al. 2 let. f LCR. Aucune autre mesure plus clémente n'était envisageable, vu le texte clair de cette disposition posant la présomption irréfragable d'inaptitude caractérielle à la conduite en cas de commission d'une infraction moyennement grave dans les cinq ans suivant un retrait de durée indéterminée, au sens de l'art. 16b al. 2 let. e ou 16c al. 2 let. d LCR (cf. à ce propos MIZEL, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, 2015, p. 400; cf. aussi arrêt TC FR 603 2018 126 du 8 novembre 2018).

E. 5.3

Par ailleurs, la CMA s'en est tenue à la durée minimale de cinq ans prévue par la loi, de sorte que celle-ci ne peut être réduite, pour quelque motif que ce soit (cf. art. 17 al. 1 LCR). En particulier, même un besoin du permis de conduire pour des raisons familiales et professionnelles ne permet pas de déroger à la règle de l'art. 16 al. 3 in fine LCR, qui confère aux durées de retrait minimales prévues par la loi un caractère incompressible (ATF 132 II 234 consid. 2.3) et n'autorise pas davantage à s'écarter du délai d'attente de cinq ans (cf. ATF 124 II 71 consid. 2; arrêt TF 1C_509/2015 du 14 octobre 2015). Certes, la Cour est bien consciente des inconvénients que le recourant aura à subir en raison du retrait de son permis de conduire. Cela étant, par son comportement, ce dernier a pris le risque de se voir retirer son permis de conduire pour une très longue durée, vu ses mauvais antécédents. Il ne peut dès lors s'en prendre qu'à lui-même s'il doit maintenant en subir les conséquences.

Tribunal cantonal TC Page 8 de 9

E. 5.4

A l'échéance du délai de cinq ans, le recourant pourra requérir la levée de la mesure, aux conditions légales rappelées par la CMA dans sa décision (cf. art. 17 al. 4 et 23 al. 3 LCR; arrêt TF 6A.4/2004 consid. 3.2; FF 1999 4106, 4133). En effet, selon l'art. 17 al. 4 LCR, le permis de conduire retiré définitivement ne peut être restitué qu'aux conditions citées à l'art. 23 al. 3 LCR. A teneur de cette disposition, lorsqu'une mesure frappe depuis cinq ans un conducteur de véhicule, le canton de domicile prendra, sur requête, une nouvelle décision, si l'intéressé rend vraisemblable que la mesure n'est plus justifiée. La restitution du droit de

conduire ne peut pas être demandée avant l'échéance d'un délai d'attente incompressible de cinq ans (cf. arrêt TF 1C_622/2014 du 24 avril 2015 consid. 2; MIZEL, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, 2015, p. 400) et seuls un rapport favorable d'un psychologue du trafic et la réussite d'un nouvel examen de conduite complet permettront au recourant de rapporter la preuve de son aptitude retrouvée à la conduite (cf. art. 28 et 28a al. 1 de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière, OAC; RS 741.51; arrêts TF 1C_153/2015 du 23 avril 2015 consid. 5; 1C_509/2015 du 14 octobre 2015).

E. 6.1

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

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).

E. 6.3

Dès lors qu'il est statué sur le fond du litige, la demande d'effet suspensif, devenue sans objet, est rayée du rôle. la Cour arrête : I. Le recours (603 2020 56) est rejeté. Partant, la décision de la CMA du 30 avril 2020 est confirmée. II. Les frais de procédure, par CHF 600.-, sont mis à la charge du recourant. Ils sont compensés par l'avance de frais versée. III. La demande (603 2020 57) d'octroi de l'effet suspensif, devenue sans objet, est rayée du rôle. IV. Notification. Cette décision peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral, à Lausanne, dans les 30 jours dès sa notification.

Tribunal cantonal TC Page 9 de 9 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 juin 2020/jfr
La Présidente : La Greffière-stagiaire :

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