

FR_GERICHTE 603 2021 145 vom 19. Januar 2022

FR Kantonsgericht, 2022-01-19, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2021_145

FR: FR_GERICHTE 603 2021 145 du 19 janvier 2022

IT: FR_GERICHTE 603 2021 145 del 19 gennaio 2022

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 8 consid. 3d/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 136 II 447 consid. 3.1; 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; arrêt TC FR 603 2019 70 du 19 août 2019 consid. 2.1).

E. 2.2

Dans le cas particulier, la décision attaquée a été prononcée avant que l'ordonnance pénale n'ait été rendue. Cela étant et dès lors que le Tribunal cantonal dispose du même pouvoir d'examen

Tribunal cantonal TC Page 4 de 8 en fait et en droit que la CMA (art. 77 CPJA), il est habilité à se fonder sur les constatations de fait du jugement pénal entré en force entre temps (cf. arrêt TF 1C_611/2018 du 18 avril 2019 consid. 2.3). Or, en l'espèce, par ordonnance pénale du 3 décembre 2021, la recourante a été condamnée pour avoir circulé à une vitesse inadaptée sur une chaussée mouillée et avoir perdu la maîtrise de son véhicule. Cela étant, alors que le juge pénal a reconnu la recourante coupable de violation simple des règles de la circulation routière, au sens de l'art. 90 al. 1 LCR, la CMA a qualifié l'infraction commise de grave. Il convient d'examiner si, en retenant pour les mêmes faits une qualification juridique plus sévère que celle donnée par le juge pénal, la CMA a violé le droit, ou commis un excès ou un abus de son vaste pouvoir d'appréciation.

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 (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). Le phénomène d'aquaplaning doit être en particulier 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, art. 32 LCR n.1.6). Un aquaplaning peut être réprimé en vertu de l'art. 32 al. 1 LCR, alors même que le conducteur a circulé à une vitesse inférieure à la vitesse prescrite (arrêt TC 603 2015 48 du 18 juillet 2016 consid. 3a).

E. 3.2

En l'espèce, la recourante circulait sur l'autoroute par temps pluvieux lorsqu'elle a effectué une manœuvre de dépassement au cours de laquelle elle a perdu la maîtrise de son véhicule et percuté celui qui roulait normalement sur la voie de droite. Dans ce contexte, force est de retenir

Tribunal cantonal TC Page 5 de 8 que la recourante a circulé à une vitesse inadaptée aux conditions de la route, perdu le contrôle de son véhicule et causé un accident. Ce faisant, elle a enfreint les dispositions précitées, de sorte qu'une mesure administrative devait être prononcée à son endroit, ce qu'elle ne conteste du reste pas.

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 (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). 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

Tribunal cantonal TC Page 6 de 8 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). L'infraction sanctionnée par l'art. 16c al. 1 let. a LCR par contre correspond en principe à la définition de l'infraction réprimée sur le plan pénal par l'art. 90 al. 2 LCR (MIZEL, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 I 363, 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 al. 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 avec les références). Subjectivement, l'art. 90 al. 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). 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, p. 367; arrêt TF 1C_235/2007 du 29 novembre 2007). 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. 4.2

En l'occurrence, comme l'a retenu le juge pénal, la recourante circulait sur la voie de dépassement de l'autoroute à environ 100 km/h, alors qu'il pleuvait et que la chaussée était détrempée. Elle a alors perdu la maîtrise de son véhicule, lequel a dévié sur la voie de droite et heurté la voiture qui circulait normalement sur cette voie. Suite au choc, celle-ci s'est déportée latéralement avant d'entrer en collision frontale avec la berme centrale. À l'évidence, force est d'admettre que la recourante a circulé sur l'autoroute à une vitesse inadaptée aux conditions météorologiques, étant rappelé qu'il est conseillé aux automobilistes de ne pas

Tribunal cantonal TC Page 7 de 8 dépasser les 80 km/h par forte pluie (cf. ATF 120 Ib 312 consid. 4c; 103 IV 41 consid. 2a). En raison de sa vitesse inadaptée, la précitée a perdu la maîtrise de son véhicule, alors qu'elle circulait sur la voie de gauche de l'autoroute, et heurté

la voiture qu'elle dépassait. Pourtant, le risque d'aquaplaning sur l'autoroute, bien connu, commande à tout conducteur prudent et respectueux des règles de la circulation routière d'adapter et même de réduire conséquemment sa vitesse en cas de fortes pluies. Il s'agit là d'une règle élémentaire de prudence dont la violation, nécessairement délibérée, doit être considérée comme grave (cf. arrêt TF 1C_249/2012 du 27 mars 2013 consid. 2.2.5), d'autant plus quand, comme dans le cas présent, la vitesse excessive s'accompagne d'une tentative de dépassement. En l'occurrence, aucune circonstance exceptionnelle n'appelle une appréciation plus clémente. Par ailleurs, la perte de maîtrise d'un véhicule sur une autoroute détrempée crée toujours un danger sérieux pour autrui. Pour les véhicules qui suivent, ce comportement génère en particulier un danger de collision susceptible d'avoir de graves conséquences pour les occupants (ATF 120 Ib 312 consid. 4c). 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 de la recourante ayant percuté la voiture qu'elle dépassait, laquelle s'est alors déportée latéralement avant d'emboutir la berme centrale. Le fait qu'il n'y ait pas eu de blessés relève du pur cas fortuit qui ne saurait profiter à la recourante, ce dont elle ne se prévaut du reste pas. Dès lors que tant la faute que la mise en danger doivent être qualifiées de graves, la CMA n'a pas violé le droit, ni commis un excès ou un abus de son pouvoir d'appréciation, en qualifiant de grave l'infraction commise par la recourante, au sens de l'art. 16c al. 2 let. a LCR.

E. 5

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. En effet, la règle de l'art. 16 al. 3, dernière phrase, LCR, introduite dans la loi par souci d'uniformité, rend incompressible les durées minimales de retrait des permis de conduire. 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 (ATF 132 II 234 consid. 2.3). En l'espèce, en fixant à trois mois la durée du retrait du permis de la recourante, l'autorité intimée s'en est tenue au minimum légal prévu par l'art. 16c al. 2 let. a LCR. Cette durée ne peut être réduite, pour quelque motif que ce soit. Pour l'ensemble des motifs qui précèdent, la décision de la CMA doit être confirmée et le recours rejeté. 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 cantonale du 17 décembre 1991 sur les frais de procédure et des indemnités en matière de juridiction administrative (RSF 150.12). 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 de la recourante. Ils sont compensés par l'avance de frais versée. III. Il n'est pas alloué d'indemnité de partie. IV. 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 janvier

2022/mju/meb La Présidente : La Greffière-stagiaire :

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