

FR_GERICHTE 603 2021 179 vom 15. Dezember 2021

FR Kantonsgericht, 2021-12-15, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2021_179

FR: FR_GERICHTE 603 2021 179 du 15 décembre 2021

IT: FR_GERICHTE 603 2021 179 del 15 dicembre 2021

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 (art. 79 ss du code fribourgeois du 23 mai 1991 de procédure et de juridiction administrative, CPJA; RSF 150.1), et l'avance de frais ayant été versée dans le délai imparti, le recours est recevable à la forme et le Tribunal cantonal peut entrer en matière sur ses mérites.

E. 1.2

Selon l'art. 77 al. 1 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).

Tribunal cantonal TC Page 3 de 6

E. 2.1

Force est d'emblée de constater que le recourant ne conteste pas avoir dépassé la vitesse maximale signalée à l'intérieur d'une localité de 25 km/h, marge de sécurité déduite, fait qui a été également retenu dans le cadre de l'ordonnance pénale, entrée en force.

E. 2.2

D'après l'art. 27 al. 1 de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), chacun se conformera aux signaux et aux marques ainsi qu'aux ordres de la police. En application de l'art. 32 al. 2 LCR, le Conseil fédéral a fixé les limitations générales de vitesse des véhicules automobiles à l'art. 4a de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11). Cette disposition prévoit notamment, à son al. 1, que la vitesse maximale générale peut atteindre, lorsque les conditions de la route, de la circulation et de la visibilité sont favorables, 50 km/h dans les localités (let. a) et 80 km/h hors des localités, à l'exception des semi-autoroutes et des autoroutes (let. b). En outre, son al. 5 énonce que lorsque des signaux indiquent d'autres vitesses maximales, celles-ci sont applicables en lieu et place des limitations générales de vitesse. En l'espèce, au vu des faits établis, il faut constater que le recourant a violé les dispositions légales précitées. Partant, la CMA se devait de prononcer une mesure administrative à son égard.

E. 3.1

La LCR distingue les infractions légères, moyennement graves et graves (art. 16a à 16c LCR). 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. D'une manière générale, 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 survient malgré tout à la suite d'une inattention. La faute peut ainsi être légère si l'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 par exemple 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 des circonstances atténuantes, voire relève carrément d'une certaine malchance (MIZEL, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004, p. 376). 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. Commet enfin 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. 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 et 16c al. 1 let. a LCR. Dès lors, l'infraction est toujours considérée comme moyennement grave

Tribunal cantonal TC Page 4 de 6 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 (ATF 135 II 138 consid. 2.2.2; arrêt TF 6A.16/2006 du 6 avril 2006 consid. 2.1.1; JdT 2006 I 442). Quant à l'infraction sanctionnée par l'art. 16c al. 1 let. a LCR, elle correspond en principe à la définition de l'infraction réprimée sur le plan pénal par l'art. 90 al. 2 LCR (MIZEL, RDAF 2004, 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).

E. 3.2

Les limitations de vitesse, telles qu'elles résultent de la loi ou de la signalisation routière, valent comme limites au-delà desquelles la sécurité de la route est compromise. Elles indiquent aux conducteurs les seuils à partir desquels le danger est assurément présent. Leur

respect est donc essentiel à la sécurité du trafic (arrêt TF 1C_83/2008 du 16 octobre 2008 consid. 5.2). Pour déterminer la gravité d'un dépassement de vitesse, le Tribunal fédéral a instauré des règles précises afin d'assurer l'égalité de traitement entre conducteurs. Ainsi, selon une jurisprudence constante, il retient qu'à l'intérieur d'une localité, l'infraction est légère en cas de dépassement de vitesse de 16 à 20 km/h, moyennement grave en cas de dépassement de 21 à 24 km/h et grave en cas de dépassement de 25 km/h ou plus (cf. notamment ATF 132 II 234 consid. 3.2; 128 II 131 consid. 2a; 126 II 196 consid. 2a; 124 II 475 consid. 2a, 124). Ces limites n'ont pas été fixées à la légère, mais reposent sur les considérations d'un collège d'experts mandatés par la Cour de cassation pénale du Tribunal fédéral. Ces derniers ont ainsi relevé que les excès de vitesse représentent une importante source de dangers à l'intérieur des localités. Les conducteurs doivent en effet gérer un plus grand nombre de paramètres que sur les routes principales situées en dehors des localités ou sur une autoroute, ce qui exige d'eux une attention plus soutenue. Par ailleurs, on rencontre à l'intérieur des localités de nombreux usagers de la route, tels que des enfants, des personnes âgées ou encore des cyclistes, qui sont exposés à un danger particulier en raison de leur vulnérabilité. Il existe en outre un risque plus élevé de collisions latérales avec d'autres véhicules automobiles débouchant d'artères secondaires. Pour autant qu'ils se comportent correctement, ces autres usagers de la route ne doivent pas compter sur le fait que des véhicules circulent à une vitesse supérieure à celle autorisée et peuvent invoquer le principe de la confiance. Enfin, une collision entre un véhicule automobile et un piéton ou un cycliste, même en cas de dépassement anodin de la vitesse autorisée, peut avoir des conséquences tragiques, qui ont été mises en évidence dans le rapport du Professeur Felix Walz, de l'Institut de Médecine légale de l'Université de Zurich, du 17 novembre 1994 adressé à la Cour de cassation pénale du Tribunal fédéral (ATF 123 II 37 consid. 1d; 121 II 127 consid. 4b). Ces considérations demeurent pleinement valables (arrêt TF 1C_83/2008 du 16 octobre 2008 consid. 5.2). En effet, si

Tribunal cantonal TC Page 5 de 6 les dépassements de la vitesse maximale autorisée ont connu une tendance à la baisse, la vitesse constitue néanmoins toujours l'une des principales causes d'accidents graves de la route et même la cause principale des accidents mortels; elle est également une cause importante de retraits de permis de conduire (cf. rapport SINUS 2021, Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2020, du Bureau de prévention des accidents). La jurisprudence relative aux barèmes ne dispense toutefois pas l'autorité de tout examen des circonstances du cas concret. D'une part, l'importance de la mise en danger et celle de la faute doivent être appréciées, afin de déterminer quelle doit être la durée du retrait. D'autre part, il y a lieu de rechercher si des circonstances particulières ne justifient pas de considérer néanmoins le cas comme plus grave ou, inversement, comme de moindre gravité. Dans cette mesure, une appréciation purement schématique du cas, fondée exclusivement sur le dépassement de vitesse constaté, violerait le droit fédéral (cf. ATF 126 II 196 consid. 2a; 124 II 97 consid. 2c; arrêt TC FR 603 2015 58 du 8 juin 2015 consid. 4a).

E. 3.3

En l'occurrence, le recourant a dépassé de 25 km/h la vitesse maximale de 50 km/h annoncée par un panneau de signalisation à l'intérieur de la localité, ce qui constitue objectivement une infraction grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. a LCR et de la jurisprudence précitée. Aucun élément particulier ne justifie en l'espèce une appréciation plus nuancée de la gravité de la faute, et cela même si les conditions de la route et de

visibilité devaient avoir été bonnes. En effet, rappelons que la vitesse de 50 km/h constitue un maximum qui ne peut être atteint qu'en présence de telles conditions favorables. Les circonstances de l'espèce n'ont dès lors rien d'exceptionnel et ne permettent manifestement pas de considérer la faute commise comme moyennement grave. Le comportement du recourant et la faute qui y est liée ne sauraient pas non plus être excusés, comme le souhaite celui-ci, par le fait qu'il s'agissait selon lui d'un simple moment d'inattention dans une situation de stress. Partant, l'appréciation de la CMA, selon laquelle le recourant s'est rendu coupable d'une infraction grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. a LCR, et qui rejoint celle retenue par le Juge pénal, ne saurait être remise en cause.

E. 4.1

Selon 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. En vertu de 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. La règle de l'art. 16 al. 3, dernière phrase, LCR, qui rend désormais 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, notamment en faveur de conducteurs professionnels (ATF 132 II 234 consid. 2.3).

Tribunal cantonal TC Page 6 de 6

E. 4.2

En fixant à trois mois la durée du retrait, l'autorité intimée s'en est tenue à la durée minimale prévue par l'art. 16c al. 2 let. a LCR, de sorte qu'une réduction de celle-ci ne saurait entrer en ligne de compte, pour quelque motif que ce soit. Autrement dit, le besoin personnel de disposer du permis pour des raisons professionnelles invoqué par le recourant ne peut pas conduire à une réduction de la durée du retrait, limitée au minimum légal. Au vu des sanctions prescrites par la LCR, il n'est pas non plus possible de donner une suite favorable à la requête du précité de le sanctionner par une amende plus élevée en lieu et place du retrait du permis de conduire.

E. 5.1

Eu égard à ce qui précède, la décision de la CMA, conforme au droit et aux principes de la proportionnalité et de l'égalité de traitement, échappe ainsi à toute critique. Partant, mal fondé, le recours doit être rejeté et la décision de la CMA confirmée.

E. 5.2

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. II. Les frais de procédure, par CHF 600.-, sont mis à la charge du recourant et compensés par 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 15 décembre 2021/jfr/vth La Présidente : La Greffière-rapporteure :

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