

NE_GERICHTE CDP.2021.139 vom 12. Oktober 2020

NE Tribunal cantonal, 2020-10-12, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_gerichte_CDP.2021.139_d20201012

FR: NE_GERICHTE CDP.2021.139 du 12 octobre 2020

IT: NE_GERICHTE CDP.2021.139 del 12 ottobre 2020

Regeste

LCR. Retrait de permis pour faute moyennement grave (perte de maîtrise).

Erwägungen

E. 1

Interjeté dans les formes et délai légaux, le recours est recevable.

E. 2

a) 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 (art. 16a 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 (art. 16b al. 1 let. a LCR). Commet une infraction grave la personne qui, en violant gravement les règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque (art. 16c al. 1 let. a LCR). Le législateur conçoit l'article 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 articles 16a al. 1 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 du TF du 08.10.2014 [1C_181/2014] cons. 4.1; ATF 136 II 447 cons. 3.2). L'infraction légère au sens de l'article 16a al. 1 let. a LCR requiert une double légèreté, à savoir une faute légère et une mise en danger (abstraite accrue) légère (ATF 135 II 138, JT 2009 I 506; Mizel, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004, p. 388). Cette mise en danger légère représente une mise en danger légèrement supérieure à celle induite par les infractions sanctionnées par amendes d'ordre. La caractéristique de l'infraction (assez légère) réside en ceci qu'elle évacue "par le haut" les infractions dont seul l'un des éléments constitutifs est bénin, l'autre étant de moyenne gravité. En effet, alors qu'une infraction grave ne peut être retenue lorsqu'un des éléments constitutifs n'est pas qualifié de grave, une infraction ne peut plus être qualifiée de légère dès qu'un seul de ses éléments constitutifs est qualifié de moyennement grave. b) Selon l'article 31 al. 1 LCR, le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence. Cela signifie qu'il doit être à tout moment en mesure de réagir utilement aux circonstances. En présence d'un danger et dans toutes les situations exigeant une décision rapide, il devra réagir avec sang froid et sans excéder le temps de réaction compatible avec les circonstances (Bussy/Rusconi/Jeanneret/Kuhn/Mizel/Müller, Commentaire suisse de la circulation routière, p. 382 ad. art. 31 LCR et les références citées).

E. 3

Le recourant n'a pas formulé d'observations suite au courrier du SCAN du 1^{er} septembre 2020 mentionnant une perte de maîtrise suite à un freinage énergique et l'informant que l'infraction paraissait à première vue entraîner le retrait de son permis de conduire ou, pour le moins, l'envoi d'un avertissement et l'informant que, s'il ne se prononçait pas, il serait considéré qu'il admet l'infraction. Ce n'est que dans son recours au département qu'il a invoqué pour la première fois un arrêt brusque du conducteur du véhicule le précédant, le freinage d'urgence de ce dernier ayant été à l'origine de sa perte de maîtrise. En présence de deux versions des faits contradictoires, il faut en principe accorder la préférence à la première, généralement donnée avant que l'intéressé n'en connaisse les conséquences juridiques (notamment arrêt du TF du 01.02.2006 [U 212/05] cons. 3.1; arrêt du TF du 16.12.2008 [6B_935/2008] ; ATF 121 V 47 cons. 2a et les références citées). C'est avec raison que le département a retenu que si l'intéressé avait été véritablement surpris par la manœuvre de l'autre conducteur, il l'aurait signalé à la police. Le recourant invoque par ailleurs qu'il n'a pas violé les articles 34 al. 4 LCR et 12 al. 1 OCR relatifs à la distance suffisante à observer envers tous les usagers de la route, étant donné que l'addition de la distance de freinage de 11 mètres avec la distance de réaction de 10,5 mètres donne une distance totale de 21,5 mètres supérieure à la distance de sécurité de 17,5 mètres nécessaire en cas de conduite à 35 km/h. Outre le fait que la vitesse à laquelle circulait l'intéressé n'a pas été établie, c'est en raison d'une perte de maîtrise que le SCAN a procédé à un retrait de permis, le département mentionnant d'ailleurs l'article 31 al. 1 LCR relatif à la perte de maîtrise. Or, la jurisprudence citée par le recourant ne concerne pas des cas où il y a eu perte de maîtrise.

E. 4

Il y a dès lors lieu de retenir que c'est en raison d'une inattention que le recourant a dû effectuer un freinage brusque qui a entraîné une perte de maîtrise de son véhicule. On ne saurait considérer qu'il s'agit d'une faute bénigne correspondant à une négligence légère qui peut être retenue même si l'infraction n'est que l'enchaînement de circonstances malheureuses, lorsque seule une légère inattention, ne pesant pas lourd du point de vue de la culpabilité, peut être reprochée à un conducteur qui a adopté un comportement routier fondamentalement juste (Bussy et consorts , op. cit., ch. 1.4, p. 245). Or, on ne saurait considérer que tel est le cas puisque l'intéressé circulait sur l'avenue [aaaa] où étaient présentes d'autres voitures et où se situe un passage pour piétons. Comme l'a retenu le département, même si le conducteur de la Land Rover n'avait pas vu les piétons s'engager, le recourant aurait dû les voir et anticiper la manœuvre de freinage de l'autre conducteur. Le fait que le recourant circule en moto depuis 43 ans sans problèmes et que le freinage est délicat sur un véhicule deux-roues, ne permet pas de qualifier la faute de légère, le conducteur devant en toutes circonstances faire preuve d'une attention suffisante et connaître son véhicule. La faute devant être qualifiée de moyennement grave, cela suffit pour qualifier l'infraction de la même sorte. Quoi qu'il en soit, l'appréciation du département ne prête pas flanc à la critique dès lors qu'il y a eu collision. Même si elle a eu lieu à faible vitesse, la mise en danger est en l'occurrence plus grave que dans les cas où le Tribunal fédéral l'a qualifiée de légère (« Touchette à vitesse très réduite sur un parking », « Collision à 10 km/h de deux VA quittant un cédez le passage », « Perte de maîtrise commise à faible vitesse en marche arrière contre un VA parké, même dans une rue vide de trafic, vélos et piétons »; (Bussy et consorts , op. cit., ch. 1.3, 1.5, 6.2.1, 6.3.1 ad art. 16b LCR). Le seul

fait qu'il n'y a pas eu de blessé ne permet pas de conclure à l'absence de mise en danger (abstraite accrue) moyennement grave (Bussy et consorts , op. cit, ch. 1.3 ad art. 16a LCR et 1.3 ad art. 16b LCR).

E. 5

Le recours doit être déclaré mal fondé et être rejeté. Les frais de la cause sont mis à la charge du recourant qui succombe (art. 47 al. 1 LPJA) et il n'y a de ce fait pas droit à allocation de dépens (art. 48 LPJA a contrario).

E. 20

mars 2009 sur le transport de voyageurs¹⁰⁷et art. 3, al. 1, de la LF du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route¹⁰⁸);

b. aux personnes qui transportent des personnes à titre professionnel, des marchandises au moyen de véhicules automobiles lourds ou des marchandises dangereuses;

c. aux moniteurs de conduite;

d. aux titulaires d'un permis d'élève conducteur;

e. aux personnes qui accompagnent un élève conducteur lors de courses d'apprentissage;

f. aux titulaires d'un permis de conduire à l'essai.¹⁰⁹

²terLe Conseil fédéral détermine le taux d'alcool dans l'haleine et dans le sang à partir desquels la conduite sous l'influence de l'alcool est avérée.¹¹⁰

³Le conducteur doit veiller à n'être gêné ni par le chargement ni d'une autre manière.¹¹¹Les passagers sont tenus de ne pas le gêner ni le déranger.

¹⁰⁶Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 14 déc. 2001, en vigueur depuis le 1erjanv. 2005 (RO20022767,20042849;FF19994106).

¹⁰⁷RS745.1

¹⁰⁸RS744.10

¹⁰⁹Introduit par le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1erjanv. 2014 (RO20126291,20134669;FF20107703).

¹¹⁰Introduit par le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1erjanv. 2014 (RO20126291,20134669;FF20107703).

¹¹¹Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 6 oct. 1989, en vigueur depuis le 1erfév. 1991 (RO199171;FF1986III 197).

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