

NE_GERICHTE CPEN.2020.83 vom 12. Oktober 2019

NE Tribunal cantonal, 2019-10-12, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_gerichte_CPEN.2020.83_d20191012

FR: NE_GERICHTE CPEN.2020.83 du 12 octobre 2019

IT: NE_GERICHTE CPEN.2020.83 del 12 ottobre 2019

Regeste

Infractions à la LCR. Incapacité de conduire due à la fatigue. Présomption d'innocence.

Erwägungen

E. 1

Déposé dans les formes et délais légaux (art. 399 CPP) par une partie ayant qualité pour recourir contre le jugement du tribunal de première instance qui a clos la procédure (art. 398 al. 1 CPP), l'appel est recevable.

E. 2

Selon l'article 398 CPP, la juridiction de l'appel jouit d'un plein pouvoir d'examen sur les points attaqués du jugement (al. 2). L'appel peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation, le déni de justice et le retard injustifié, pour constatation incomplète ou erronée des faits et pour inopportunité (al. 3). La Cour pénale limite son examen aux violations décrites dans l'acte d'appel (art. 404 al. 1 CPP), sauf en cas de décisions illégales ou inéquitables (art. 404 al. 2 CPP). Sur les points attaqués du jugement, elle revoit la cause librement, en fait et en droit (Kistler-Vianin , in CR-CPP, n.11 ad art. 328 CPP). Selon l'article 389 al. 1 CPP, la procédure d'appel se fonde sur les preuves administrées pendant la procédure préliminaire et la procédure de première instance. La juridiction d'appel administre, d'office ou à la demande d'une partie, les preuves complémentaires nécessaires au traitement de l'appel (art. 389 al. 3 CPP).

E. 3

L'appelant réfute toute négligence en lien avec l'article 91 al. 2 let. b LCR . Il soutient que la thèse de l'épuisement et celle du malaise fautif (retenues par le tribunal de police) ne reposent sur aucun élément au dossier. Son malaise (cause de l'accident) était en réalité soudain, imprévisible et intempestif, de sorte qu'il lui était impossible de le prévoir et que l'acquittement s'imposait pour toutes les préventions figurant dans l'acte d'accusation. a) A teneur de l'article 31 al. 2 LCR, qui s'inscrit dans le cadre général de l'obligation imposée à tout conducteur de rester constamment maître de son véhicule (art. 31 al. 1 LCR), toute personne qui n'a pas les capacités physiques et psychiques nécessaires pour conduire un véhicule parce qu'elle est sous l'influence de l'alcool, de stupéfiants, de médicaments ou pour d'autres raisons, est réputée incapable de conduire pendant cette période et doit s'en abstenir. L'incrimination correspondante, s'agissant d'une incapacité de conduire pour d'autres raisons que l'alcool, se trouve à l'article 91 al. 2 let. b LCR , lequel prévoit que quiconque a conduit un véhicule automobile alors qu'il se trouvait dans l'incapacité de conduire sera puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus. b) Conduire dans un état d'incapacité induit une mise en danger abstraite accrue grave de la sécurité routière (ATF 126 II 206 cons. 1a p. 209), cela indépendamment de la survenance d'un accident

(arrêt du TF du 05.02.2007 [6A.55/2006] cons. 3) ou d'éventuelles mesures prises pour ne pas s'endormir (arrêt du TF du 27.12.2006 [6A.84/2006] cons. 3.4). c) La capacité de conduire doit faire l'objet d'un examen concret, de cas en cas (Jeanneret , Les dispositions pénales de la LCR, n. 38 ad art. 91). Le juge peut notamment se fonder sur l'état et le comportement du conducteur, sur ses déclarations et sur les déclarations de témoins, des policiers ou du médecin, qu'il peut apprécier librement (idem , n. 82 ad art. 91). S'il existe des signes avant-coureurs de la fatigue, il est en pratique difficile de prouver cet état, notamment en l'absence de déclarations de témoins ou d'indices de conduite en état d'ébriété ou sous l'influence de stupéfiant. Il en découle que c'est généralement à la suite d'un accident resté inexplicé que cette question se posera ; le juge examinera alors en particulier les conditions entourant le trajet effectué, ainsi que les activités de l'intéressé durant, au moins, les quarante dernières heures (cette dernière durée visant un chauffeur routier ; cf. arrêt du TF du 15.11.2016 [1C_252/2016] cons. 4.2 et les références citées). d) D'un point de vue subjectif, l'état de fait de l'article 91 LCR peut être réalisé soit intentionnellement soit par négligence, selon l'article 100 LCR (Fahrni/Heimgartner , Strassenverkehrsgesetz, Basler Kommentar, n. 35 ad art. 91). Les conditions de l'intention sont réunies lorsque l'auteur a conscience de son état d'incapacité ou prend en compte la possibilité que tel soit le cas et que, ce nonobstant, il prend le volant et engage son véhicule sur la voie publique. Quant à la négligence, elle se vérifiera par le biais d'une erreur de fait, lorsque l'auteur ne se rend pas compte qu'il est incapable de conduire, par un défaut d'attention évitable (Jeanneret , op. cit., n. 84 et 85 ad art. 91). En d'autres termes, commet une infraction par négligence à l'article 91 LCR la personne qui ne se rend pas compte qu'elle se trouve dans un état ne lui permettant pas de conduire ou pourrait entrer dans un tel état, par exemple le conducteur qui ne tient pas compte de signes d'endormissement subjectivement reconnaissables, dans l'espoir de rester éveillé, et continue par conséquent son trajet (arrêt du TF du 06.06.2016 [6B_26/2016] cons. 3.2). A l'inverse, il a été jugé qu'une personne qui n'aurait pas dû compter avec un assoupissement intempestif ou qui n'a pas ressenti les signes avant-coureurs du sommeil n'a pas intentionnellement ou par négligence commis l'infraction (SJ 1992 p. 524 ; Jeanneret , op. cit., n. 87 ad art. 91). La jurisprudence rappelle au surplus que les symptômes caractéristiques de la fatigue sont connus et qu'un endormissement au volant, chez un conducteur sain qui n'est pas incapable de conduire pour d'autres motifs, est en principe précédé de signes d'endormissement subjectivement reconnaissables (arrêt du TF du 06.06.2016 [6B_26/2016] cons. 3.5 ; ATF 126 II 206 cons. 1a). Dans une formulation différente (plus catégorique), le Tribunal fédéral a affirmé qu'on peut exclure que l'assoupissement du conducteur dont l'aptitude à conduire n'est pas réduite par d'autres facteurs que la fatigue, ait pu survenir sans être précédé de l'un ou l'autre des signes avant-coureurs de la fatigue reconnaissables par l'intéressé (arrêts du TF du 27.12.2006 [6A.84/2006 et 6A.87/2006] cons. 3.2 et l'arrêt cité). Les juges fédéraux ont souligné que la gravité de la faute reprochée au conducteur qui s'est endormi au volant tient à ce qu'il a poursuivi sa route malgré la nécessaire apparition des signaux d'alerte physiques et psychiques annonciateurs de l'assoupissement. Or le fait d'avoir effectué des pauses régulières, une sieste le cas échéant, ou encore d'avoir bu du café doit (devrait) certes endiguer, voire supprimer la fatigue. Il n'en demeure pas moins, dans la règle, que lorsque le conducteur s'est, en définitive, endormi malgré les précautions prises, son assoupissement n'a pu qu'être précédé des signes avant-coureurs du sommeil reconnaissables par l'intéressé. Aussi, lorsque le conducteur qui a pris de telles mesures s'endort au volant, on ne peut que constater que les mesures prises concrètement n'étaient pas suffisantes pour endiguer la

fatigue, empêcher l'apparition des signes avant-coureurs de l'assoupissement et permettre la poursuite sans risque du trajet (arrêts du TF précité cons. 3.4). e) Ces symptômes avant-coureurs touchent notamment les yeux et la vue (paupières lourdes, troubles de la vue, irritation, difficultés à focaliser de manière convergente avec strabisme momentané et formation d'images doubles, etc.), l'état psychique (idées vagabondes, somnolence, « hypnose de l'autoroute », indifférence, manque de volonté, anxiété, sursauts, absences les yeux ouverts), l'attitude corporelle générale (bâillements, sécheresse buccale et soif, effroi accompagné de sudation, perte inopinée du tonus musculaire) et la conduite (ralentissement des réactions, manœuvres sèches de l'embrayage et brusque des freins, passage des vitesses moins fréquents, louvoisement et perte de la sensation de vitesse) (ATF 126 II 206 cons. 1a ; arrêts du TF du 27.12.2006 précité cons. 3.2). Une brochure du Bureau de prévention des accidents (bpa) relève que les causes de la somnolence au volant sont notamment le repos insuffisant ou le manque de sommeil durant des jours ou des semaines, la conduite à des moments où l'on dort normalement, de nuit ou au petit matin, ou des phases d'éveil trop longues (bpa, La fatigue au volant, 2012).

E. 4

heures du matin (soit après une semaine de travail), après que le prévenu et son ami, partis de Z. _____ vers 21h30, ont fréquenté deux établissements publics et vadrouillé en ville, sans jamais s'asseoir. Cela constitue un indice d'une fatigue particulière qui est corroboré par les déclarations de A. _____ qui, ayant été aux côtés du prévenu tout au long de la nuit, a affirmé qu'il se sentait, lui, « vraiment fatigué », tout en affirmant que, de son côté, l'appelant n'avait pas donné de signes de fatigue. Vu les circonstances (début du week-end, retour à une heure matinale après une nuit sans sommeil, absence de période de repos durant la nuit), une telle différence d'état de fatigue entre les deux protagonistes apparaît très peu vraisemblable, ce d'autant plus que l'appelant signale lui-même, au moment de décrire leurs comportements respectifs dans le véhicule lors du trajet de retour, avoir mis ses lunettes « pour la fatigue ». L'appelant était en bonne santé, ne souffrait d'aucune pathologie susceptible d'entraîner une perte de connaissance ou un endormissement subit et sans signes avant-coureurs. Il n'avait pas mangé avant de prendre la route (ou seulement « une morse » du kebab acheté et mangé par son ami à 4 heures du matin, avant de rentrer chez eux), étant précisé qu'il avait pris son dernier repas le soir d'avant (vendredi) aux environs de 18h00 (l'appelant ayant mangé à la maison « après le travail » et indiquant qu'il avait « travaillé jusqu'à 18h00 »). En fonction de ces éléments, il faut retenir que l'appelant a perdu conscience, suite à un assoupissement dû à une fatigue liée à un manque de sommeil. Le tribunal de police ne dit pas autre chose lorsqu'il parle de « malaise » causé par la fatigue (et un état de jeûne). Il est patent que la notion utilisée se réfère à la perte de conscience (« malaise » dans le langage courant) et on ne saurait tirer de ce distinguo linguistique un quelconque argument confirmant la thèse de l'appelant. Quant à l'hypothèse d'un malaise consécutif à une pathologie préexistante, elle n'est pas suffisamment vraisemblable pour pouvoir être envisagée raisonnablement. c) Cela étant, il est très peu vraisemblable que l'intéressé n'ait perçu aucun signe avant-coureur avant de perdre conscience, alors même que le passager du véhicule, qui avait vécu la même soirée, se sentait « vraiment fatigué » et « ne [se] sentait pas de prendre le volant ». Selon la jurisprudence et l'expérience générale de la vie, un assoupissement ne survient généralement pas sans signes avant-coureurs, même si l'appelant conteste en avoir constaté. En l'absence de tout élément permettant de conclure à autre chose qu'une perte de conscience momentanée liée notamment à la fatigue, la Cour pénale considère que

l'appelant aurait pu constater, à un moment ou à un autre alors qu'il était au volant, qu'il risquait de s'endormir et que c'est donc par négligence qu'il a conduit alors qu'il était incapable de le faire.

E. 5

Les arguments soulevés par l'appelant sont impropres à remettre en cause la conclusion qui précède.

E. 5.1

a) Lorsque l'appelant s'interroge sur la validité d'un état de fait – celui dressé par l'autorité précédente – ne permettant pas (selon lui) d'établir la cause spécifique de la perte de connaissance du conducteur, il s'appuie, comme on l'a vu, sur un *distinguo* linguistique dénué de toute pertinence (cf. supra cons. 4/b). On observera au demeurant que la thèse défendue par l'appelant repose sur une construction purement artificielle faisant intervenir des « causes hypothétiques alternatives » dans le seul but de faire obstacle à l'application de l'art. 91 al. 1 let. b LCR, alors même que la cause principale fondant l'incapacité de conduire (la fatigue liée à un manque de sommeil) est clairement établie par le tribunal de police. b) Contrairement à ce que pense l'appelant, on ne saurait, à la lumière des critères posés par la jurisprudence, qualifier la perte de conscience due à la fatigue (décrite plus haut) de malaise « soudain, imprévisible et intempestif ». On peut certes relever que l'appelant ne conduisait pas en état d'ébriété et qu'il avait décidé, avec son ami de longue date, qu'il conduirait le véhicule pour le trajet du retour, qu'il connaît très bien la route, qu'il ne prenait aucune médication et ne souffrait d'aucune pathologie. On observera toutefois d'emblée que ces précautions, prises au moment de prendre le volant n'excluent pas – la perte de conscience ayant ensuite eu lieu – la négligence (cf. supra cons. 3/d). Il convenait bien, comme l'a fait le tribunal de police, de rechercher la cause de l'incapacité de conduire (à la sortie du giratoire) et d'en déterminer les conséquences juridiques. c) Que le trajet n'ait duré que 12 minutes n'est pas non plus apte à convaincre de l'absence de négligence, une telle durée étant en soi improprie à exclure un assoupissement ou une perte de conscience et les signes avant-coureurs préalables (pour un trajet d'une durée identique ayant mené à sanctionner le conducteur, cf. décision de la Commission de recours en matière administrative du canton de St-Gall du 30.03.2017 [Section IV ; IV-2016/133] cons. 4d). d) Enfin, le fait que l'appelant ait perdu conscience à la sortie d'un giratoire (et non sur l'autoroute, qui implique un tronçon monotone et propre à l'assoupissement) ne permet pas d'exclure toute violation de l'article 91 al. 1 let. b LCR. Il ne remet pas en question l'état de fatigue de l'appelant (retenu plus haut). Si, selon l'expérience générale de la vie, il paraît plus vraisemblable qu'un conducteur s'endorme sur un trajet long et monotone, on ne peut exclure que, selon l'état de fatigue, il soit sujet à des absences les yeux ouverts, sur des tronçons plus variés, qui peuvent suffire à causer la perte de maîtrise du véhicule (cf. supra cons. 3/e).

E. 5.2

a) Il résulte des considérations qui précèdent qu'en l'absence de tout autre élément permettant de conclure à autre chose qu'une perte de conscience momentanée liée à la fatigue, la Cour pénale considère que l'appelant aurait pu constater, à un moment ou à un autre alors qu'il était au volant, qu'il risquait de s'endormir et que c'est donc par négligence qu'il a conduit alors qu'il était incapable de le faire. On ne saurait donc reprocher à l'autorité précédente d'avoir violé l'article 91 al. 2 let. b LCR. b) C'est en vain que, dans la

partie de son mémoire traitant de la violation de l'article

E. 5.3

L'appelant n'attaque pas de manière indépendante la prévention de violation simple des règles de la circulation (art. 27 al. 1, 31 al. 1, 34 al. 2 et 90 al. 1 LCR), ni la question de la quotité de la peine. Il n'y a dès lors pas lieu d'y revenir (cf. supra cons. 2). 6. Il résulte des considérants qui précèdent que l'appel doit être rejeté et le jugement prononcé par le tribunal de police confirmé. Il n'y a pas lieu d'allouer d'indemnité (en vertu de l'article 429 CPP) à l'appelant, la condamnation prononcée par le tribunal de police étant confirmée devant la Cour pénale.

E. 10

CPP, de l'article 32 al. 1 Cst. féd. et de l'article 6 par. 2 CEDH, a observé qu'en matière pénale, la disposition conventionnelle n'empêche pas le recours à des présomptions, de fait ou de droit, pour autant toutefois que celles-ci ne soient pas totalement irréfragables (le prévenu doit être habilité à fournir la preuve du contraire), et que le juge n'en fasse pas un usage purement automatique (arrêts de la Cour Européenne des Droits de l'Homme du 25 septembre 1992 *Pham Hoang contre France*, série A vol. 243, par. 33 ss; du 7 octobre 1988 *Salabiaku contre France*, série A vol. 141, par. 28-30, tous cités dans l'ATF 142 IV 137 cons. 9.2 p. 147; arrêt du TF du 13.08.2018 [6B_592/2018] cons. 4.1). f) Dans les circonstances de l'espèce, l'application de l'article 91 al. 2 let. b LCR, telle qu'elle est dictée par la jurisprudence fédérale, s'inscrit dans le cadre conventionnel rappelé par le Tribunal fédéral : d'une part, le conducteur garde toujours la possibilité de renverser la présomption (par exemple – hypothèse écartée en l'espèce – en fournissant la preuve qu'il était dans l'impossibilité, en raison d'une pathologie préexistante, de ressentir les signes avant-coureurs de sa perte momentanée de conscience); d'autre part, les juges pénaux (tant l'autorité précédente que la Cour pénale) n'ont pas fait une application automatique de la présomption, puisqu'ils ont examiné les indices corroborant celle-ci (heure à laquelle le trajet a été effectué, repas pris par le conducteur, etc.).

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