

NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2010.145 vom 8. Februar 2012

Ne Jurisprudence Adm, 2012-02-08, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_jurisprudence_adm_REC.2010.145

FR: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2010.145 du 8 février 2012

IT: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2010.145 del 8 febbraio 2012

Regeste

Le recourant en voulant dépasser une colonne de véhicule à l'arrêt, a franchi une ligne de sécurité, roulé sur la voie de circulation inverse tout en passant à gauche d'un îlot central protégeant un passage pour piétons et, enfin, a franchi la ligne de sécurité pour se rabattre dans la voie de présélection. Il a expliqué avoir effectué cette manoeuvre en raison d'une panne de son véhicule. Cette infraction a été qualifiée à raison de moyennement grave par le service cantonal des automobiles et de la navigation. Rejet du recours.

Volltext

A.

Selon le rapport de la police municipale de Lausanne du 6 mars 2010, Monsieur A. (ci-après l'intéressé, respectivement le recourant) au volant de sa voiture immatriculée NE *** a commis une infraction aux règles de la circulation routière. En substance, on peut notamment lire dans le rapport: "Parvenu à la hauteur de l'immeuble no 9 de l'avenue Tivoli, et ayant été confronté à une file de véhicules compacte arrêtée, l'intéressé se déporta sur la gauche, dans la voie inverse de circulation. Il accéléra fortement, créant ainsi une pollution sonore aussi excessive qu'inutile, et dépassa une quinzaine de véhicules, ceci enfin d'anticiper sur la voie de présélection gauche, soit celle dirigeant les usagers vers le pont Chauderon. Lors de cette manoeuvre, il a d'abord franchi une ligne de sécurité, puis il a circulé à gauche de celle-ci sur une distance de soixante mètres environ tout en passant à gauche d'un îlot central protégeant un passage pour piétons pour finalement se rabattre dans la voie de présélection précitée en franchissant à nouveau la ligne de sécurité." Selon la police, il n'y a pas eu de mise en danger et l'intéressé n'avait pas son permis de conduire sur lui.

B.

B.a.

Dans son courrier du 30 mars 2010, le SCAN invite l'intéressé à exercer son droit d'être entendu avant le prononcé d'une éventuelle sanction et lui impartit un délai de 20 jours.

B.b.

L'intéressé a pris position dans un courrier du 16 avril 2010. Il y explique les raisons qui l'ont poussé à se déporter sur la voie de circulation inverse. En bref, il allègue avoir dû déjà subir par deux fois en entrant sur l'avenue de Tivoli un arrêt du moteur de son véhicule. De crainte de bloquer toute la circulation dense à ce moment-là, il a pris la décision d'effectuer la manoeuvre décrite dans le rapport, mais dans le but premier d'atteindre une petite rue perpendiculaire pour sortir du trafic (voir photo annexée à son courrier). Il n'a pas pu

prendre cette ruelle, car un véhicule lui en bloquait l'entrée, de sorte qu'il a été obligé de se remettre dans la circulation.

C.

Par décision du 30 avril 2010, le SCAN a retiré à l'intéressé son permis de conduire pour une durée de 4 mois. Il relève surtout que l'intéressé est en situation de récidive (cascades de l'art. 16b/1a-2b LCR, soit un retrait de 4 mois au minimum), son permis lui ayant déjà été retiré pour un 1 mois en 2008 pour excès de vitesse (infraction moyennement grave purgée au 1ermars 2009) et au vu de ses autres antécédents. Le SCAN mentionne aussi qu'aucun état de nécessité licite n'est mentionné au dossier, celui invoqué (véhicule défectueux) n'en étant en outre pas un. Il conclut qu'un retrait fixé à 4 mois tient compte de l'ensemble des circonstances et du besoin professionnel de l'intéressé, le minimum légal excluant l'abaissement de cette durée.

D.

Par mémoire du 12 mai 2010 l'intéressé, agissant seul, défère ce prononcé devant le Département de la gestion du territoire. Il allègue notamment que lorsque son véhicule est tombé en panne, il l'a déporté sur la voie de circulation inverse. Selon lui, l'infraction commise est qualifiable de faute simple, car il a agi de bonne foi et n'a pas mis en danger la vie d'autrui. En conséquence, il demande la réduction du délai de retrait de son permis de conduire, car 4 mois de retrait pourraient lui coûter son poste de travail.

E.

Dans ses observations du 22 juin 2010, le SCAN conclut au rejet du recours. Il ajoute que la manœuvre du recourant à un moment de grand trafic était propre à mettre en danger d'autres usagers de la route ou des piétons qui auraient pu être surpris par la présence d'un véhicule à un endroit où il n'était pas censé déboucher. D'autre part, il précise que la faute est moyennement grave et la mise en danger moyennement grave également, ou très éventuellement légère, ce qui constitue dans les deux cas de figure une infraction moyennement grave au sens de l'article 16b LCR. Il relève encore que le recourant n'a jamais documenté les problèmes de démarrage qu'il invoque et que cet événement ne l'aurait de toute façon pas empêché de se parquer en bord de route pour appeler un véhicule de dépannage.

Le contenu de ces observations a été porté à la connaissance du recourant, qui n'a pas jugé utile de répliquer.

F.

Les autres éléments de fait seront, autant que besoin, repris dans la partie en droit de la présente décision.

Considérant en droit:

1.

Le recours, déposé dans les formes et délais légaux, est déclaré recevable.

2.

Tout d'abord, le recourant reproche à la décision attaquée de s'être écartée de l'issue donnée à la procédure pénale (cf. prononcé préfectoral du 14.4.2010 le condamnant à une infraction

simple à la LCR).

2.1.

Le jugement pénal ne lie en principe pas l'autorité administrative. Afin d'éviter dans la mesure du possible des décisions contradictoires, la jurisprudence a admis, s'agissant de se prononcer sur l'existence d'une infraction, que l'autorité administrative ne devrait pas s'écarter sans raison sérieuse des faits constatés par le juge pénal, ni de ses appréciations juridiques qui dépendent fortement de l'établissement des faits, en particulier 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 (ATF 124 II 106; 123 II 100; 121 II 217; 119 Ib 164). L'autorité administrative ne peut dès lors s'écarter du jugement pénal que si elle est en mesure de fonder sa décision sur des constatations de fait que le juge pénal ne connaissait pas ou qu'il n'a pas prises en considération, s'il existe des preuves nouvelles dont l'appréciation conduit à un autre résultat ou si l'appréciation à laquelle s'est livré le juge pénal se heurte clairement aux faits constatés ou encore si ce dernier n'a pas élucidé toutes les questions de droit, en particulier celles qui touchent à la violation des règles de circulation (ATF 129 II 315 et les arrêts cités). Cette dernière hypothèse recouvre notamment le cas où le juge pénal a rendu sa décision sur la seule base du dossier de la police, sans procéder lui-même à des débats (ATF 120 Ib 315).

2.2.

En l'espèce, la Préfecture de Lausanne n'a pas entendu le recourant. Elle a rendu son prononcé (devenu définitif et exécutoire) suite à la dénonciation du recourant par la Police municipale de Lausanne (ci-après: la police). In casu, le prononcé préfectoral n'est pas issu d'une procédure ordinaire avec audition des protagonistes, mais seulement du rapport de police. L'appréciation juridique ne dépend donc pas étroitement des faits que la Préfecture connaîtrait de manière plus approfondie que l'autorité administrative, parce qu'il aurait procédé personnellement à des mesures probatoires. Selon la jurisprudence, le SCAN était donc libre de procéder à sa propre appréciation juridique des faits pertinents, tels qu'ils résultent du dossier et de combler le cas échéant une lacune du prononcé préfectoral, s'agissant de savoir si une infraction aux règles de la circulation routière avait été commise (ATF du 18.11.2008, réf.1C_294/2008).

2.3.

Quoi qu'il en soit, il convient de rappeler que la violation simple des règles de la circulation au sens de l'art. 90, chiffre 1 LCR tel que le prévoit le prononcé préfectoral recouvre aussi bien les infractions légères que les infractions moyennement graves (ATF 135 II 138, ATF 123 II 39). Le fait de qualifier une infraction de moyennement grave est donc tout à fait compatible avec une violation simple des règles de la circulation routière au sens de l'article 90, chiffre 1 LCR

3.

3.1.

Le recourant estime que la manœuvre qu'il a effectuée doit tout au plus être qualifiée d'infraction légère et non pas de moyennement grave.

3.2.

Commet une infraction légère en vertu de l'article 16a, al. 1, let. a LCR, la personne qui, en violant les règles de la circulation routière, met légèrement en danger la sécurité d'autrui et à laquelle seule une faute bénigne peut être imputée. Une infraction ne peut être considérée comme légère qu'à la double condition que la sécurité d'autrui n'ait été mise en danger que légèrement et que la faute commise soit bénigne; ces conditions étant cumulatives (arrêts 1C_3/2008 du 18 juillet 2008, consid. 5.1; 1C_75 du 13 septembre 2007, consid. 3.1; 6A.89/2006 du 19 juillet 2007, consid. 2.3; 1C_271/2008 du 8 janvier 2009, in SJ 2009 I 193; ATF 133 II 58, consid. 5.5). En cas d'infraction particulièrement légère, il est renoncé à toute mesure administrative (art. 16a, al. 4 LCR). Dans les autres cas, il ne peut être renoncé au retrait de permis du conducteur fautif au profit d'un avertissement que si, au cours des deux années précédentes, le permis ne lui a pas été retiré et qu'aucune autre mesure administrative n'a été prononcée (art. 16a, al. 2 et 3 LCR). Selon l'article 16b al.1 let a LCR, commet une infraction moyennement grave la personne qui, en violant gravement des règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Cet élément constitutif de l'infraction est conçu en tant qu'élément dit de regroupement. Ainsi, l'infraction sera toujours considérée comme moyennement grave lorsque tous les éléments constitutifs qui permettraient de la privilégier comme légère ou au contraire de la qualifier de grave ne sont pas réunis (arrêt 6A.16/2006 du 6 avril 2006, consid. 2.1.1, in JT 2006 I 442; Message du 31 mars 1999 de la FF 1999, volume 4, p. 4106ss, 4132). En vertu de l'article 16b al.2 lit a LCR, après une infraction moyennement grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire lui sera retiré pour un mois au minimum ou pour quatre mois au minimum si, au cours des deux années précédentes, le permis a été retiré une fois en raison d'une infraction grave ou moyennement grave. 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).

3.3.

Toute la systématique des retraits de permis de conduire s'articule autour des concepts de la mise en danger et de la faute dont il faudra déterminer les degrés afin de qualifier l'infraction de légère, moyennement grave ou grave.

3.4.

Selon la doctrine, la mise en danger (abstraite accrue) légère représente le niveau de mise en danger qui caractérise désormais l'élément objectif de l'infraction légère du nouvel article 16a, al. 1, let. a LCR. Elle représente une mise en danger légèrement supérieure à celle induite par les infractions sanctionnées par les amendes d'ordre. La mise en danger (abstraite accrue) moyennement grave est une mise en danger inférieure non seulement à la mise en danger concrète (accident), mais également à la mise en danger abstraite accrue grave. Une mise en danger (abstraite accrue) moyennement grave est donc donnée lorsque l'on se trouve dans une situation relativement proche de l'accident, ce qui est interprété assez restrictivement par le Tribunal fédéral. La mise en danger abstraite accrue (grave) tire son acuité de l'imminence du danger ■ soit de la proximité concrète de sa réalisation: "on a frôlé l'accident!" ■ et/ou de son intensité ■ dans le sens à une atteinte à des biens juridiques importants, d'un risque d'une dangerosité particulière: "en cas d'accident, il y aurait eu des blessés et peut-être même des morts" (Mizel, les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 p. 366 s). Il y a par exemple une mise en danger légère lorsqu'il y a des collisions (très) légères à (très) basse vitesse ■ laquelle peut s'inférer

des dommages avérés ■ dans des lieux ou des situations qui d'expérience ne causent que des tôles froissées (TF 29 novembre 2007, 1C.235/2007, consid. 2.2) et les excès de vitesse "tarifés légers" du TF commis dans de bonnes conditions. La mise en danger moyennement grave est réalisée lorsque un accident "standard" était possible mais plutôt improbable comme passer à 30-40 cm d'un piéton à 15 km/h (6S.366/2004) ou en cas de colonnes sur l'autoroute, remonter la bande d'arrêt d'urgence en moto à 10km/h (6A.22/2005), les légères collisions à basse vitesse, dans des lieux ou des situations qui d'expérience ne causent que des tôles froissées (1C.372/2008 consid. 2.2), les excès de vitesse "tarifés moyennement graves" du TF commis dans de bonnes conditions.

A l'égard d'un piéton, qui ne bénéficie pas de la sécurité relative d'un habitacle protégé et qui sera donc presque nécessairement blessé en cas de collision, une mise en danger abstraite accrue (grave), à la fois fondée sur l'imminence et l'intensité, est déjà réalisée lorsqu'un véhicule coupe sa trajectoire en passant relativement près de lui, sans pour autant le frôler, ce dernier cas de figure correspondant déjà à une mise en danger concrète (arrêt du 26 juin 2001, réf. 6A.40/2001: le fait de passer avec un véhicule à une vitesse de 20 à 30 km/h, à une distance d'environ 1.5 à 2m d'un piéton engagé sur un passage a été jugé constitutif de mise en danger abstraite accrue (grave); il en est allé de même du fait de dépasser, par inattention, une voiture de police arrêtée pour laisser passer un piéton sur un passage, piéton qui se trouvait devant le capot de la voiture de police au moment du dépassement: arrêt du 5 septembre 2000, réf, 6A.50/2000). Pour les mêmes raisons, une mise en danger concrète est déjà réalisée par le fait de couper la trajectoire d'un piéton en le frôlant, que ce soit à la suite d'une manœuvre dangereuse (arrêt du 20 février 2004, réf. 6S.486/2002; arrêt du 10 février 2004, réf. 6S.416/2003), d'une perte de maîtrise sur route enneigée dans sa direction et dont il n'échappe que par réflexe de dernière seconde, ou simplement d'une inattention (Mizel, ibid p. 371 et les références citées).

3.5.

Quant à la faute, elle peut prendre différentes formes. La faute légère correspond à une négligence légère. C'est le cas lorsque le conducteur a pris conscience du danger spécifique et 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. Une faute moyennement grave est donnée lorsqu'une règle élémentaire est méconnue par une violation élémentaire des devoirs du conducteur, ce qui vaut aussi lorsque le comportement fautif n'est pas grave au sens de l'art. 90 ch. 2 LCR et que le cas n'est pas de peu d'importance. Elle correspond à une absence de prise en considération des risques d'accident, alors que ceux-ci étaient reconnaissables pour un conducteur normalement prudent et vouant toute son attention à la chaussée, comme le prescrit l'article 3 del'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière(ci-après OCR ; Mizel, ibid p. 376 s et les références citées). Quant à la faute grave, elle peut prendre diverses formes qu'il n'est pas nécessaire de détailler ici.

3.6.

En vertu de l'article 73 al.6 lit.a OSR, il est interdit aux véhicules de franchir les lignes de sécurité et les doubles lignes de sécurité ou d'empiéter sur elles. Aucune partie du véhicule ne doit dépasser la ligne, ni même marcher sur elle; la largeur de la ligne doit être considérée comme totalement interdite à la circulation. D'autre part et selon l'article 7 al.3 OCR, les îlots et les obstacles situés au milieu de la chaussée doivent être contournés par la

droite.

Enfin, en vertu de la jurisprudence, exécuter un dépassement, avant tout sur les routes avec trafic dans les deux sens, est une des manœuvres de conduite les plus dangereuses. Toutes les règles sur le dépassement visent, soit à empêcher ces manœuvres routières lorsqu'elles s'accompagnent habituellement de dangers excessifs, soit à les subordonner au respect d'une série d'exigences dont l'observation permet de minimiser les risques additionnels. Il n'est donc permis de dépasser que si cela n'est pas interdit, que l'on dispose d'une visibilité suffisante et que le trafic en sens inverse n'est pas entravé ou mis en danger. L'automobiliste qui compte sur sa bonne étoile pour dépasser en croyant aveuglément qu'aucun véhicule ne surgira en sens inverse fait preuve, à tout le moins, de négligence grossière, et ce même si son comportement n'a entraîné aucune collision et n'a pas fait de blessé (JdT 2006 I p.431, 432).

3.7.

En l'espèce, le recourant a franchi une ligne de sécurité, a roulé sur la voie de circulation inverse tout en passant à gauche d'un îlot central protégeant un passage pour piétons et, enfin, a franchi la ligne de sécurité pour se rabattre dans la voie de présélection. Il n'est pas possible de suivre le raisonnement du recourant lorsqu'il invoque, en déposant une photographie de "google maps", qu'il n'a franchi qu'une ligne de sécurité puisqu'au moment où il s'est rabattu, la ligne était discontinue. En effet, il faut relever que la discontinuité de cette ligne n'avait pas pour but de permettre un dépassement par la gauche de l'îlot, mais plutôt pour permettre aux véhicules provenant de la petite ruelle perpendiculaire de s'intégrer dans le trafic.

Quoi qu'il en soit, la manœuvre du recourant, comme l'a par ailleurs relevé le SCAN, était grossière et aurait pu être potentiellement dangereuse tant pour un conducteur ne s'attendant pas à voir un véhicule déboucher à un endroit inhabituel (par exemple un conducteur qui voulait s'engager dans la petite ruelle de gauche, mais en utilisant la voie correcte de circulation) ou un piéton. Le recourant, en franchissant une ligne de sécurité et en contournant un îlot pour passage pour piéton par la gauche, a violé des devoirs élémentaires de conducteur en méconnaissant des règles élémentaires de la circulation routière. Il n'a ainsi pas pris en considération les risques potentiels d'accident alors que ceux-ci étaient reconnaissables pour un conducteur normalement prudent et vouant toute son attention à la chaussée. Ce faisant, il a commis à tout le moins une faute qui doit être considérée comme moyennement grave.

S'agissant de la mise en danger, l'autorité de céans est d'avis qu'elle peut être considérée comme moyennement grave au vu de la présence d'un passage pour piétons et de la jurisprudence rappelant que remonter la bande d'arrêt d'urgence en moto à 10km/h en cas de colonnes sur l'autoroute (arrêt du TF, réf. 6A.22/2005) doit être considéré comme une mise en danger moyennement grave. Quoi qu'il en soit, il sied de rappeler que l'infraction sera toujours considérée comme moyennement grave lorsque tous les éléments constitutifs qui permettraient de la privilégier comme légère ou au contraire de la qualifier de graves ne sont pas réunis (consid. 3.2 ci-dessus). En l'espèce, même si la mise en danger devait être considérée comme légère, l'infraction devrait de tout façon être qualifiée de moyennement grave puisque la faute commise par le recourant doit être considérée comme moyennement grave.

La décision du SCAN qualifiant l'infraction du recourant comme moyennement grave doit ainsi être confirmée.

4.

Le recourant invoque, pour expliquer sa manœuvre, une défektivité du moteur de son véhicule qui "ne tenait pas le ralenti" et qui s'arrétait à chaque immobilisation dans la colonne des autres véhicules arrêtés. Son intention était donc de prendre une petite rue perpendiculaire pour sortir de la circulation afin de ne pas gêner les autres usagers de la route.

Rappelons à cet égard que si le principe inquisitoire oblige l'autorité à instruire d'office la cause en recherchant quelle est la réalité des faits décisifs, il y a des limites dans le devoir de l'autorité. En effet, les parties ont une obligation de collaborer à l'établissement des faits. Elles ont au demeurant intérêt à prouver autant que possible les faits qu'elles allèguent, les conséquences de l'absence éventuelle de preuve d'un fait devant, en vertu de l'article 8 CC, être supportés par celui qui entend en déduire un droit. Par exemple, en matière de retrait de permis de conduire, le détenteur du véhicule ne peut pas se contenter de nier qu'il conduisait lui-même. Il doit collaborer à l'établissement des faits et donner des explications sur l'identité du conducteur ou - s'il invoque le droit de refuser de témoigner ■ sur les circonstances qui permettent d'admettre comme vraisemblable qu'un tiers se trouvait au volant (RJN 1990, p. 198; Schaer, "Juridiction administrative neuchâteloise" p.81).

En l'occurrence, le recourant ne dépose par l'ombre d'une preuve permettant d'attester les faits allégués (aucun témoignage, aucun rapport d'un garage). Dans ces circonstances, il n'est pas possible de tenir compte de sa version, ni d'y accorder le moindre crédit, même si, par hasard, un fond de vérité devait exister dans les explications données.

Au surplus et comme l'a relevé le SCAN dans ses observations, rien n'empêchait le recourant de se parquer en bord de route pour appeler un véhicule de dépannage plutôt que d'effectuer une manœuvre potentiellement dangereuse.

5.

5.1.

Au vu de ce qui précède, force est de conclure qu'en qualifiant l'infraction de moyennement grave, au sens de l'article 16b, alinéa 1 let. a LCR, et en fixant la durée du retrait de permis à quatre mois (art. 16b alinéa 2 let. b LCR) au vu de la situation de récidive, l'autorité intimée a correctement fait usage de son pouvoir d'appréciation en fonctions des circonstances de la cause.

5.2.

D'autre part, l'infraction devant être considérée comme moyennement grave et le retrait du permis de conduire d'une durée de quatre mois étant la sanction légale minimale attachée à l'article 16b al.1 let. a et al. 2 let. b LCR, il n'est pas possible de la réduire encore (article 16 alinéa 3 LCR).

5.3.

La décision attaquée doit par conséquent être confirmée et le recours rejeté, sous suite de frais (art. 47 al.1 LPJA). Vu l'issue de la cause et le recourant agissant seul, il ne se justifie pas d'octroyer des dépens.

5.4.

Pour le surplus, le délai imparti au recourant pour déposer son permis de conduire étant échu, il appartiendra au SCAN d'en fixer un nouveau, à brève échéance.

Par ces motifs, le conseiller d'Etat chef du Département de la gestion du territoire, décide:

1. Le recours du 12 mai 2010 de Monsieur A. contre la décision du 30 avril 2010 du Service cantonal des automobiles et de la navigation est rejeté.

2. Un émolument de Fr.500.- et des frais s'élevant à Fr. 50.- sont mis à la charge du recourant, montant compensé par l'avance de frais du même montant versé le 27 mai 2010.

Neuchâtel, le 8 février 2012

Claude Nicati

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