

NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2010.24 vom 22. Juni 2010

Ne Jurisprudence Adm, 2010-06-22, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_jurisprudence_adm_REC.2010.24

FR: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2010.24 du 22 juin 2010

IT: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2010.24 del 22 giugno 2010

Regeste

Piéton aviné qui traverse la zone piétonne entre deux bus, au redémarrage du second, qui le heurte et le blesse. Ordonnance de classement du Ministère public. Autorité administrative pas liée par les conclusions pénales. Crédit accordé aux premières déclarations du conducteur selon lesquelles il n'a pas vu le piéton. Rappel des prescriptions à observer par les conducteurs de bus professionnels. Vigilance accrue en zone piétonne, compte tenu des comportements parfois à risque des piétons. _____ Par arrêt du 3 novembre 2011 (Réf.: [CDP.2010.242-CIRC]), le Tribunal cantonal a rejeté le recours déposé contre la présente décision; arrêt non publié.

Volltext

A.

Selon le rapport établi le 22 août 2009 par la police cantonale neuchâteloise, M. A. (ci-après: l'intéressé, respectivement le recourant), au volant du trolleybus No ***, circulait sur la rue Y., dans la zone piétonne de Neuchâtel, le lundi 17 août 2009 à 19h30, avant de s'arrêter derrière un collègue qui chargeait des passagers à l'arrêt de bus Y.. Au moment de repartir, un piéton, M. B., lequel était fortement aviné, s'est précipité devant le bus No *** qui était en train de repartir, heurtant le coté avant gauche du bus. Suite au choc, M. B. est tombé et s'est ouvert le crâne au contact du sol.

B.

Entendu par la police, l'intéressé a notamment déclaré: "lorsque le bus devant moi a quitté l'arrêt, j'ai démarré mon bus afin de continuer ma course. Je pense n'avoir même pas fait deux mètres avant d'entendre un choc. Je n'ai pas vu le piéton arriver. Je n'arrive pas à dire si le piéton arrivait de ma droite ou de ma gauche ni de l'arrière. Dès que j'ai entendu le choc, j'ai directement freiné".

Deux témoins qui avaient assisté à la scène sur la terrasse du bar Z. ont déclaré avoir vu un homme sortir du bar et longer le bus des TN à l'arrêt. Selon l'un des témoins, le piéton "s'est engagé devant le bus pour traverser la rue. Juste à ce moment-là, le bus s'est mis en mouvement et l'homme a été heurté par le coin avant gauche du bus". L'autre témoin a déclaré: "au moment où cet homme a voulu traverser devant le bus par la gauche, le bus s'est mis en mouvement et l'homme a heurté le coin avant gauche du bus. On a tous vu que l'homme a hésité au dernier moment, parce qu'il s'est légèrement retourné en hésitant, mais il ne s'est pas arrêté à temps et suite au choc, il est tombé au sol ()".

C.

Le Ministère public a classé le dossier pénal de l'affaire le 7 décembre 2009, retenant notamment que "selon les déclarations du conducteur de bus A., B. s'est jeté devant son bus

alors qu'il venait de démarrer. De telles déclarations ont été corroborées par les dépositions d'autres personnes ayant assisté à cet accident. Le contrôle d'alcoolémie a révélé l'alcoolisation de M. B. à raison d'au moins 2,37 gr o/oo.

Au vu de ce qui précède, aucun élément du dossier ne permet de retenir qu'une faute pénalement répréhensible commise par A. serait la cause de cet accident, si bien qu'un classement est prononcé. En outre, au vu des blessures subies par B., la traversée imprudente de la chaussée juste devant le bus qui venait de se mettre en mouvement ne sera pas sanctionnée".

D.

Après avoir donné à l'intéressé le droit d'être entendu, la commission lui a retiré son permis de conduire pour une durée d'un mois. Pour la commission, aucun élément du dossier ne permet d'affirmer - comme le relève le Ministère public d'une façon que la commission qualifie de surprenante ■ que le piéton B. se serait "jeté devant le bus". Il ressort au contraire du dossier qu'il a normalement longé le bus et qu'il s'est engagé devant lui après avoir hésité un instant, le conducteur ne l'ayant de toute façon pas aperçu avant le choc. Se fondant sur la jurisprudence développée par le Tribunal fédéral (TF) à propos des conducteurs de bus au démarrage (ATF 107 V 55 = JdT 1981 I 438), la commission estime que les exigences de sécurité imposées au chauffeur d'un bus sont encore renforcées dans une zone piétonne comme c'est le cas d'espèce (art. 22c OSR), où de nombreux piétons effectuent sans cesse des traversées de chaussée identiques à celle du piéton B., auquel la commission ne voit pas très bien quelle faute ■ qui ne serait de toute façon pas interruptive du rapport de causalité adéquate ■ pourrait être reprochée, malgré son état fortement aviné. La commission en conclut que le manque de précaution du recourant est clair et qu'il doit être qualifié de faute légère au grand minimum à moyennement grave, de sorte que l'infraction, compte tenu de la concrétisation de la mise en danger, doit être qualifiée de moyennement grave. Au vu des circonstances et des excellents antécédents LCR de l'intéressé, le retrait sera limité au minimum légal.

E.

M. A. a recouru contre cette décision auprès du Département de la gestion du territoire par mémoire du 28 janvier 2010. Le recourant reproche à la commission d'avoir violé le droit en s'écartant de l'ordonnance de classement du Ministère public qui la liait, faute notamment d'avoir démontré que l'appréciation à laquelle s'est livré le Ministère public se heurtait clairement aux faits constatés. Le recourant a d'ailleurs le sentiment qu'à chaque fois qu'un choix s'imposait, la commission a opté pour celui qui lui était le plus défavorable. Sinon, comment s'expliquer le fait qu'elle ait fait abstraction de la faute du piéton, en état d'ivresse publique, alors qu'il est notoire qu'une personne qui présente un taux d'alcoolémie de 2,75 o/oo au moins peut être conduite à commettre des erreurs d'appréciation, comme celle de se jeter devant un bus. Il rappelle que tant le rapport de police, en page 4, que lui-même, dans le rapport qu'il a adressé à son employeur les jours qui ont suivi les faits, parlent d'un accident avec un piéton qui était sorti précipitamment de la terrasse du bar W. pour se faufiler entre les deux bus en mouvement. Or, la jurisprudence citée par la commission concerne les précautions d'usage à observer par un chauffeur de bus avant de démarrer, de sorte qu'elles ne sont pas applicables au cas d'espèce. En effet, les témoignages sur lesquels la commission s'est fondée pour prendre sa décision n'infirmen pas le fait que le bus était déjà en mouvement lorsque l'accident est intervenu. Enfin, le recourant reproche à la

commission de ne pas avoir tenu compte de la nécessité professionnelle qu'il avait de conduire un véhicule automobile.

Il conclut, sous suite de frais et dépens, à l'annulation de la décision attaquée.

F.

Dans ses observations circonstanciées du 22 février 2010, le président de la commission conclut au rejet du recours, sous suite de frais.

Le contenu de ces observations a été porté à la connaissance du recourant, qui a maintenu ses conclusions dans un courrier du 9 mars 2010.

Le contenu de ces courriers sera repris, autant que besoin, dans la partie "en droit" de la présente décision.

Considérant en droit:

1.

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

2.

En vertu de l'article 16b, alinéa 1, lettre 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. Après une infraction moyennement grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré pour un mois au minimum (al. 2, let. a). L'article 16b LCR est conçu comme 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 (Message du 31 mars 1999 du Conseil fédéral à l'appui de la modification de la LCR, FF 1999 IV p. 4132).

3.

En l'espèce, est litigieuse la question de savoir si le recourant a commis une infraction moyennement grave, au sens de l'article 16b alinéa 1 lettre a LCR, après qu'un piéton pris de boisson soit entré en collision avec le trolleybus qu'il conduisait en zone piétonne de Neuchâtel, le lundi 17 août 2009. L'affaire ayant été classée par le Ministère public, le recourant reproche en premier lieu à la commission de s'être écartée sans motif pertinent des conclusions de l'autorité pénales.

4.

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, si l'appréciation à laquelle s'est livré le juge pénal se heurte clairement aux faits constatés ou si ce dernier n'a pas élucidé toutes les questions de droit, en particulier celles qui touchent à la violation des règles de la 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, sans procéder lui-même à des débats (ATF 120 Ib 315).

En l'espèce, le classement de la procédure sur le plan pénal n'a pas été prononcé à l'issue d'une procédure ordinaire avec audition contradictoire des protagonistes, mais sur la base du rapport que la police a transmis au Ministère public. L'appréciation juridique ne dépend donc pas étroitement de faits que le Procureur connaîtrait de manière plus approfondie que l'autorité administrative, parce qu'il aurait procédé personnellement à des mesures probatoires. Selon la jurisprudence, la commission 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 jugement pénal, s'agissant de savoir si une infraction aux règles de la circulation routière avait été commise (arrêt du TF du 18.11.2008, réf. 1C_294/2008, consid. 2).

5.

Selon le rapport de police dont il vient d'être question, le piéton B. s'est précipité devant le bus No *** qui était en train de repartir. Dans son rapport remis à son employeur le 19 août 2009, le recourant a indiqué: "en démarrant derrière le bus de la ligne 7 en ayant pris les précautions d'usage tout à coup j'ai entendu un choc. Après un arrêt d'urgence, à environ 2 k/h, j'ai constaté que j'avais renversé quelqu'un qui était sorti précipitamment de la terrasse du W. pour s'enfiler entre les deux bus en mouvement".

Le piéton B., passablement aviné, se serait donc jeté devant le bus du recourant, alors que celui-ci venait de démarrer. A l'instar de la commission, l'autorité de céans ne saurait faire siennes les constatations du Ministère public selon lesquelles les déclarations du recourant ont été corroborées par les dépositions d'autres personnes ayant assisté à cet accident. Les deux témoins attablés à la terrasse du Z. ont en effet été unanimes à déclarer que le piéton avait d'abord longé le bus à l'arrêt, puis à souligner la simultanéité entre la mise en mouvement du bus et la manifestation de volonté du piéton de traverser la rue, l'un des témoins précisant même que l'homme avait hésité au dernier moment. Les témoignages de ces deux personnes viennent donc battre en brèche la version du recourant selon laquelle le piéton serait sorti "précipitamment" de la terrasse du W. pour se jeter devant le bus qui venait de démarrer.

Cette version ne correspond en outre pas aux déclarations faites par le recourant à la police immédiatement après l'accident: "je n'ai pas vu le piéton arriver. Je n'arrive pas à dire si le piéton arrivait de ma droite ou de ma gauche ni de l'arrière". En matière d'assurances sociales, lorsqu'il y a contradiction entre des déclarations successives, le Tribunal fédéral des assurances avait précisé que: les déclarations de la première heure "sont en général plus spontanées et plus fiables que les déclarations ultérieures, influencées consciemment ou inconsciemment par des réflexions du droit des assurances ou d'une autre nature. C'est pourquoi, lorsque l'assuré modifie ses déclarations avec le temps, l'expérience démontre qu'il y a lieu d'accorder plus de poids à celles faites initialement, soit à un moment où l'intéressé ignorait les conséquences possibles de ses propos" (ATF 115 V 143 consid. 8). Cette jurisprudence est applicable mutatis mutandis à la situation du recourant et l'autorité

de céans accordera plus de poids aux premières déclarations faites à la police qu'à celles faites ultérieurement, après avoir pris conscience des conséquences possibles de l'accident, notamment sous l'angle professionnel.

6.

Sur la base des témoignages, l'on retiendra également la simultanéité entre la mise en mouvement du bus et le choc. A ce propos, c'est également à bon droit que la commission a rappelé les exigences posées aux conducteurs de bus au démarrage par le Tribunal fédéral: "si la vue à l'avant est limitée et qu'aucun miroir ne permet au conducteur d'observer l'angle mort, il doit alors se soulever un instant de son siège et se pencher pour se procurer une visibilité suffisante. Une telle précaution peut être imposée à un chauffeur de bus lorsqu'en raison des circonstances, il a fort à craindre que des piétons (enfants ou adultes) ne passent immédiatement devant son bus dans l'angle mort" (ATF 107 V 55 = JdT 1981 I 440). En l'occurrence, le chauffeur de bus S avait heurté au démarrage, avec l'avant son trolleybus, un piéton qui marchait entre l'îlot central d'un giratoire et le trottoir en contournant l'avant du trolleybus; les constatations de la police avaient démontré que la vue du conducteur devant le véhicule était limitée et qu'il ne pouvait apercevoir un piéton de la grandeur de la victime passant à moins de 90 cm du véhicule; le piéton a été happé alors que le trolleybus circulait encore sur le giratoire.

7.

Au démarrage, le conducteur doit s'assurer qu'aucun enfant ou autre usager de la route ne va être mis en danger par la mise en mouvement de son véhicule (cf. art. 17 al. 1 OCR). Cette recommandation est d'autant plus aigüe qu'en l'occurrence, l'accident a eu lieu en zone piétonne. La zone piétonne est une zone réservée aux piétons et aux utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules. Lorsqu'une plaque complémentaire autorise exceptionnellement un trafic restreint de véhicules, ceux-ci peuvent circuler tout au plus à l'allure du pas; les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules bénéficient de la priorité (art. 22c al. 1 de l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979). Leur qualité d'usagers prioritaires, ainsi que le nombre très restreint des véhicules autorisés à circuler en zone piétonne, peuvent inciter les piétons à adopter dans une telle zone des comportements qui seraient qualifiés de risqués dans le trafic normal. Ainsi, un piéton qui déambule sur un trottoir ne regardera pas forcément sur sa gauche et sur sa droite avant de s'engager pour traverser la chaussée (interdite en principe à la circulation). De même, il est possible que les enfants soient soumis à une surveillance moins stricte de la part de leurs parents et qu'ils n'hésitent pas à courir sur la chaussée. Pour un chauffeur professionnel de trolleybus, la conduite de son engin en zone piétonne implique donc une vigilance particulièrement accrue, compte tenu des comportements parfois téméraires adoptés par les piétons prioritaires. Ne pas retenir cette obligation de "vigilance accrue" reviendrait à vider de son sens le concept même de zone piétonne.

8.

En l'occurrence, le recourant s'était arrêté avec son trolleybus en zone piétonne derrière le bus d'un collègue. Ce type de situation est potentiellement dangereux, car il est fréquent que les piétons cherchent à traverser la rue entre les bus, sans se soucier du redémarrage du second. De par son expérience professionnelle, le recourant ne pouvait ignorer la dangerosité de la situation. L'on était donc en droit d'attendre d'un chauffeur professionnel, connaissant particulièrement bien l'endroit et son caractère dangereux, qu'il soit

particulièrement vigilant au moment du redémarrage de son engin, ce qui impliquait qu'il s'assure qu'aucun piéton ne se trouvât sur la trajectoire de son bus. Or, tel n'a manifestement pas été le cas en l'espèce, puisque l'intéressé a déclaré à la police ne pas avoir vu arriver le piéton. Même s'il a réagi de manière tout à fait adéquate dès qu'il a senti le choc, il n'en demeure pas moins qu'il y a eu accident et, partant, mise en danger concrète. Même si la faute peut être qualifiée de légère, la concrétisation de la mise en danger implique que l'infraction doit être qualifiée de moyennement grave au sens de l'article 16b alinéa 1 lettre a LCR.

9.

Le fait que la victime ait été fortement avinée (avec une capacité de discernement probablement altérée) au moment des faits est sans incidence sur cette appréciation. Ce qui est décisif, c'est que sa présence ait totalement échappé au recourant au moment du démarrage de son bus; le résultat aurait donc été le même s'il s'était agi d'un enfant ■ autre type de personne dont la capacité à discerner un danger n'est pas pleine et entière -, à ceci près que les conséquences auraient pu être plus graves au niveau des blessures. A cela s'ajoute que le droit pénal ne connaît pas la compensation des fautes. Il est donc sans pertinence de connaître le degré des fautes commises par chacun des acteurs de l'accident, comme le voudrait le recourant. Une faute commise par ce dernier ne saurait être réduite ou annulée par la commission d'une autre faute plus grave par un tiers.

Dans l'arrêt 1C_294/2008 du 18 novembre 2008, le Tribunal fédéral a eu à connaître de la situation d'un chauffeur de bus professionnel lequel, pour éviter un obstacle en milieu urbain, s'était déporté sur la gauche, franchissant la ligne de sécurité centrale et heurtant, alors qu'il se rabattait, un motocycliste qui survenait en sens inverse, le blessant mortellement. A ce propos, le TF a notamment retenu: "il importe peu que le motocycliste ait lui même adopté un comportement doublement fautif en circulant au-delà de la vitesse autorisée, sur la partie gauche de sa voie de circulation. Un conducteur attentif au trafic doit en effet faire tout son possible pour éviter qu'un dommage ne se produise (freinage, manœuvre d'évitement ou avertissement) lorsqu'il s'aperçoit qu'un autre usager de la route commet une faute qui pourrait créer un risque d'accident" (consid. 3 3). De même, les quelques lignes publiées dans "l'Express" du mercredi 19 août 2009, selon lesquelles au moment du démarrage d'un trolleybus conduit par un habitant de X., "un piéton s'élança devant le bus et le heurta", reprenant les termes du rapport de police du 22 août 2009 - dont on a déjà vu qu'ils ne correspondaient pas aux premières déclarations de l'intéressé - sont dépourvues de toute valeur probante.

10.

Au vu de ce qui précède, force est de conclure que la commission n'a en rien violé le droit fédéral en qualifiant l'infraction commise de moyennement grave au sens l'article 16b alinéa 1 lettre a LCR. En fixant la durée du retrait à un mois, elle a correctement fait usage de son pouvoir d'appréciation en fonction des circonstances de la cause. Plus particulièrement, le retrait d'un mois étant la sanction légale minimale attachée à l'application de l'article 16b alinéa 1 lettre a et alinéa 2 lettre a LCR, il n'est pas possible de la réduire encore.

11.

Compte tenu de ce qui précède, la décision querellée doit être confirmée et le recours rejeté sous suite de frais (art. 47 al. 1 LPJA). Vu le sort de la cause, il n'y a pas lieu d'allouer une

indemnité de dépens (art. 48 al. 1 LPJA a contrario).

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

1. Le recours du 28 janvier 2010 de M. A. 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 versée le 11 février 2010;

3. il n'est pas alloué de dépens.

Neuchâtel, le 22 juin 2010

Claude Nicati

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