

NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2010.292 vom 20. September 2011

Ne Jurisprudence Adm, 2011-09-20, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_jurisprudence_adm_REC.2010.292

FR: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2010.292 du 20 septembre 2011

IT: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2010.292 del 20 settembre 2011

Regeste

Selon la jurisprudence, l'endormissement au volant a été considéré comme une infraction grave même sans accident ou même lorsque le conducteur avait pris diverses mesures pour ne pas s'endormir (sieste, pause café, etc.). In casu, confirmation de retrait du permis de conduire pour 12 mois, cas grave en récidive, malgré un besoin relatif pour pouvoir disposer de son permis à des fins professionnels. _____ Par arrêt du 14 mai 2012 (Réf.: CDP.2011.383-CIRC), le Tribunal cantonal a rejeté le recours déposé contre la présente décision.

Volltext

A.

A.a.

Selon le rapport établi par la police cantonale neuchâteloise le 16 août 2010, Monsieur A. (ci-après: l'intéressé, respectivement le recourant) a été impliqué dans un accident au volant d'une voiture immatriculée NE ***. L'incident s'est déroulé le 11 juin 2010 à 04h36, sur l'AR A5, jonction Boudry-Ouest, chaussée Bienne. A l'arrivée de la police sur les lieux dudit accident, l'intéressé a déclaré avoir enclenché la ventilation qui a diffusé de l'air chaud. Lorsqu'il a senti que cela le faisait somnoler, il l'a alors éteinte. Quelques mètres plus loin, il se souvient avoir ouvert les yeux et avoir remarqué que sa voiture allait heurter la glissière à droite. C'est en donnant un coup de volant qu'il a ensuite heurté la glissière centrale. Sa voiture est alors partie en tonneau pour finir sa course sur la voie de droite. Il a été rejoint par ses collègues qui l'ont aidé à sortir de sa voiture. L'intéressé a reconnu s'être endormi au volant lors de cet accident et avoir roulé à 120 km/h. Son permis de conduire a été confisqué de suite par la police.

A.b.

Dans son courrier du 15 juin 2010, le SCAN a imparti un délai de 20 jours à l'intéressé pour exercer son droit d'être entendu conformément à l'article 23 LCR avant qu'une décision ne soit rendue à son encontre.

A.c.

Dans sa décision du 15 septembre 2010, n'ayant pas reçu les observations de l'intéressé dans le délai imparti, le SCAN a retiré le permis de conduire de l'intéressé pour une durée minimale de 12 mois, en considérant que l'infraction était grave au sens de l'article 16c/1c-2c LCR et qu'il était en situation de récidive (cascade de l'article 16c/2c LCR). Il a estimé qu'un retrait de 12 mois tient compte de l'ensemble des circonstances et du besoin de l'intéressé (art. 16 al. 3 LCR, 1ss, notamment 33 OAC).

B.

B.a.

Par mémoire du 15 octobre 2010, le recourant défère ce dossier devant le Département de la gestion du territoire. Il conteste la durée pour laquelle son permis de conduire lui a été retiré et invoque une fausse application de la loi au sens de l'article 33 lit. a et lit. b LPJA. Il estime que la décision du SCAN est disproportionnée dans ses effets et non conforme au droit dans sa motivation. Il ne conteste pas s'être endormi au volant de son véhicule, mais allègue que cette infraction doit être qualifiée de moyennement grave et non pas de grave. En effet, il explique qu'une faute grave ne peut être retenue que s'il avait commis une négligence grave, ce qui n'est pas le cas en l'espèce, puisqu'il a l'habitude de n'avoir que 5 heures de sommeil (de 15h à 20h) et de travailler de la sorte. Il ne pouvait donc pas s'attendre à s'endormir au volant. De plus, l'accident causé a eu lieu au milieu de la nuit et n'a pas impliqué d'autres automobilistes. Il ne roulait pas à plus de 120 km/h sur l'autoroute et n'était pas alcoolisé. Il n'y a donc pas eu de mise en danger concrète de la sécurité (mise en danger du trafic minime). Il allègue que l'infraction aurait dû être qualifiée de moyennement grave qui, dans le cas d'espèce, aurait conduit à un retrait de 4 mois de son permis de conduire. Il estime aussi qu'un retrait de permis de conduire pour une durée de 12 mois est une décision disproportionnée dans ses effets puisqu'il risque de perdre son emploi. Il allègue enfin avoir une nécessité absolue de son permis de conduire tant pour des raisons professionnelles que familiales. Il conclut à l'annulation de la décision querellée et au renvoi de cette dernière au SCAN pour nouvelle décision, le tout avec suite de frais et dépens.

B.b.

Dans ses observations sur recours du 24 novembre 2010, le SCAN conclut au rejet du recours, sous suite des frais, tout en précisant que ce dernier confine à la témérité. Il rappelle que la décision entreprise prononce une mesure limitée au minimum légal pour une deuxième infraction grave commise par le recourant, dans les 5 ans suivant un retrait de permis pour infraction grave. Il précise que l'on ne se trouve pas dans le cas très exceptionnel dans lequel un endormissement au volant ne correspond pas à une faute grave, cas très exceptionnel du reste jamais envisagé par la jurisprudence suisse à ce jour. Il note encore que l'endormissement au volant a été considéré comme une infraction grave même sans accident ou même lorsque le conducteur avait pris diverses mesures pour ne pas s'endormir (sieste; pause café).

B.c.

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 délai légaux, est déclaré recevable.

2.

2.1.

En vertu de l'article 16c al. 1 let. a et let. c 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 (let. a); ainsi que celle qui conduit un véhicule automobile alors qu'elle est incapable de conduire du fait de l'absorption de stupéfiants ou de médicaments ou pour d'autres raisons (let. c).

2.2.

Selon l'article 31 alinéa 1 LCR, le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence (al.1). 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 (al.2).

2.3.

En règle générale et selon la jurisprudence (ATF 126 II 206), le fait de s'assoupir au volant constitue une faute grave. On peut en effet 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. Ces symptômes touchent notamment les yeux et la vue (paupières lourdes, trouble 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 de tonus musculaire) et la conduite (ralentissement des réactions, manœuvres sèches de l'embrayage et brusque des freins, passage des vitesses moins fréquents, louvoiement et perte de la sensation de vitesse). Le fait que durant la phase d'assoupissement le véhicule poursuive sa trajectoire de manière non maîtrisée, au risque d'entrer en collision avec un obstacle ou un autre véhicule, constitue une mise en danger abstraite accrue de la sécurité. 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. Le fait d'avoir effectué des pauses régulières, une sieste le cas échéant, ou encore d'avoir bu un café doit certes endiguer la fatigue, voir la supprimer. Cependant, si le conducteur s'endort malgré les précautions prises, son assoupissement n'a pu qu'être précédé des signes avant-coureurs reconnaissables par l'intéressé. Cela signifie donc que les mesures prises pour endiguer la fatigue n'étaient pas suffisantes et ne permettaient pas la poursuite du trajet sans risque. Il s'ensuit que la faute du conducteur qui poursuit sa route dans ces conditions demeure grave malgré les précautions prises qui peuvent, au demeurant, être exigées de tous les conducteurs qui effectuent de longs trajets. Par ailleurs, les mesures prises demeurent sans incidences sur l'appréciation de la mise en danger du trafic qui résulte de la perte totale de maîtrise du véhicule après l'assoupissement. Dès lors, le conducteur qui ne tient pas compte de ces symptômes évidents dans l'espoir qu'il restera éveillé jusqu'au bout de son trajet agit de façon grossièrement négligente. C'est un des devoirs les plus élémentaires et les plus importants du conducteur de s'efforcer activement de rester éveillé tant qu'il se trouve dans la circulation (arrêt du TF du 27 décembre 2006, réf. 6A.84/2006; JT 2006 I p. 440, voir ég. JT 2000 I p. 401 et les références citées, ainsi que deux arrêts du TA du 18 décembre 1995 dans la cause S. et du 27 novembre 1998 dans la cause R).

2.4.

En l'espèce, le recourant a admis s'être endormi au volant de son véhicule après avoir enclenché la ventilation qui a diffusé de l'air chaud. Il explique ensuite l'avoir éteinte lorsqu'il a senti que cela le faisait somnoler. Quelques mètres plus loin, il se souvient avoir ouvert les yeux et avoir remarqué que sa voiture allait heurter la glissière à droite. C'est en donnant un coup de volant qu'il a ensuite heurté la glissière centrale, puis son véhicule est parti en tonneau pour finir sa course sur la voie de droite (rapport de police du 16 août 2010). Dans son recours, il estime n'avoir pas commis de faute grave (tout au plus moyennement grave) puisqu'il a l'habitude de n'avoir que 5 heures de sommeil et d'effectuer les trajets en voiture dans ces conditions. Par ailleurs, il relève n'avoir commis aucune autre faute, soit qu'il n'avait pas consommé d'alcool, ni commis d'excès de vitesse.

Le raisonnement du recourant, au vu de la jurisprudence rappelée ci-dessus, ne peut pas être suivi. En effet, en reprenant les déclarations du recourant, on constate qu'il avait senti des signes avant-coureurs de fatigue puisqu'il parle de somnolences qui l'ont fait stopper la ventilation. Ces signes devaient certainement être précédés d'autres signes puisque seulement "quelques mètres plus loin, il se souvient avoir ouvert les yeux". Cela signifie donc bien que le recourant a poursuivi sa route malgré l'apparition des signaux d'alerte physiques et psychiques annonciateurs de l'assoupissement et qu'il a, ce faisant, commis une faute qui doit être qualifiée de grave. D'autre part, et comme le rappelle la jurisprudence, le fait que durant la phase d'assoupissement le véhicule poursuive sa trajectoire de manière non maîtrisée, au risque d'entrer en collision avec un obstacle ou un autre véhicule, constitue au minimum une mise en danger abstraite accrue de la sécurité. En l'espèce, le recourant est entré en collision avec la glissière de sécurité et son véhicule a effectué plusieurs tonneaux avant d'être immobilisé sur la voie de droite d'une autoroute. Cet événement (qui constitue, de par l'accident, une mise en danger concrète), même s'il n'a ■ heureusement ■ provoqué aucun accident avec un autre usager de la route, est propre à provoquer une situation hautement accidentogène; particulièrement sur une autoroute où les véhicules roulent à haute vitesse. Le recourant ne saurait donc se prévaloir du fait qu'il n'a impliqué aucun autre usager de la route dans son accident pour diminuer sa responsabilité et sa faute. C'est ainsi à raison que le SCAN a qualifié la faute du recourant de grave.

3.

3.1.

Selon l'article 16c alinéa 2 let. c LCR, après une infraction grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré pour douze mois au minimum si, au cours des cinq années précédentes, le permis a été retiré une fois en raison d'une infraction grave ou à deux reprises en raison d'infractions moyennement graves (récidive).

3.2.

En vertu de l'article 16 alinéa 3 dernière phrase LCR, la durée légale minimale d'un retrait du permis de conduire ne peut être réduite. Cette règle rendant 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 de réduire la durée minimale du retrait en présence de circonstances particulières, notamment en faveur de conducteurs professionnels (Message du Conseil fédéral concernant la modification de la LCR, FF 1999 IV 4131).

3.3.

En l'espèce, le recourant se trouve en situation de récidive (antécédent 2008: retrait de permis de trois mois pour infraction grave (excès de vitesse) purgés au 25 avril 2009). Il s'est donc écoulé moins de cinq ans entre cette dernière infraction et celle qui fait l'objet du présent recours. C'est donc à juste titre que le SCAN a appliqué l'article 16c alinéa 2 lit. c LCR qui prévoit un retrait d'une durée minimale et incompressible de douze mois. La décision du SCAN ne prête ainsi pas le flanc à la critique.

4.

Le recourant estime encore que la décision du SCAN est disproportionnée dans son résultat puisqu'il risque de perdre son emploi en devant déposer son permis de conduire pendant 12 mois. S'il est vrai que cette mesure est sévère, il faut relever qu'elle est le résultat de la volonté du législateur. La mesure fixée au minimum légal, il n'existe aucune marge d'appréciation possible, sous peine de créer des inégalités de traitement. Partant, la décision du SCAN, conforme au droit et respectant le principe de la proportionnalité, doit être confirmée.

5.

5.1.

Au vu des considérants susmentionnés, il appert que la décision entreprise respecte le principe de la proportionnalité et que l'autorité a correctement fait usage de son pouvoir d'appréciation en fonction des circonstances de la cause.

5.2.

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

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

1. Le recours du 15 octobre 2010 de Monsieur A. contre la décision du 15 septembre 2010 du service cantonal des automobiles et de la navigation est rejeté.

2. Un émolument de Frs. 500.- et des frais s'élevant à Frs. 50.- sont mis à la charge du recourant, montant compensé par l'avance des frais.

3. Il n'est pas alloué de dépens.

Neuchâtel, le 20 septembre 2011

Claude Nicati

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