

NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2011.281 vom 5. Oktober 2012

Ne Jurisprudence Adm, 2012-10-05, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_jurisprudence_adm_REC.2011.281

FR: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2011.281 du 5 octobre 2012

IT: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2011.281 del 5 ottobre 2012

Regeste

Lorsque les conditions de visibilité à la sortie d'un parking sont difficiles en raison notamment de la proximité d'une ligne de chemin de fer à traverser le conducteur doit redoubler de prudence et faire appel à l'aide d'un tiers au besoin. Si la faute de l'apprentie conductrice (prise de panique à l'arrivée du train) consistant à tarder à enclencher la marche arrière pour dégager la voie peut être qualifiée de légère, il n'en va pas de même de la mise en danger : in casu, le conducteur du train n'a pas pu éviter la collision malgré un freinage d'urgence. Recours rejeté.

Volltext

A.

Selon le rapport de la police cantonale bernoise du 5 novembre 2010, Mme A. (ci-après : l'intéressée, respectivement la recourante), élève conductrice en cours d'apprentissage régulièrement accompagnée de son ami, s'est mise au volant du véhicule de ce dernier immatriculé NE ***, le dimanche 24 octobre 2010 à 15h, pour quitter le parking du restaurant B. à X.. Elle s'est alors avancée à la hauteur du passage à niveau non gardé des voies de chemin de fer Z. et n'a aperçu que tardivement sur sa gauche l'arrivée d'un train, circulant à une vitesse d'environ 50 km/h, masqué par une haie. Prise de panique et par manque de connaissance du véhicule, elle n'engagea pas assez vite la marche arrière pour dégager les voies. Malgré un freinage d'urgence du conducteur du train, une collision se produisit entre l'avant gauche de son véhicule et l'avant droit du train.

B.

Par ordonnance pénale du 22 septembre 2011, le Ministère public du canton de Berne a reconnu l'intéressée coupable de violation simple des règles de la circulation routière (art. 90, ch. 1 LCR) et d'entrave au service des chemins de fer par négligence (art. 238, al. 2 CP), pour ne pas avoir accordé, en tant qu'automobiliste, la priorité en sortant d'une place de stationnement et ne pas avoir respecté le signal "croix de Saint-André simple". Mme A. a écopé d'une peine pécuniaire de 5 jours-amende à CHF 30.-, avec sursis pendant deux ans, d'une amende additionnelle de CHF 100.- et ainsi que d'une amende de CHF 300.-.

C.

Par décision du 8 novembre 2011, la Commission administrative du service cantonal des automobiles et de la navigation (ci-après : la commission) a retiré à Mme A. son permis de conduire à l'essai pour une durée d'un mois (art. 16b, al. 1 let. a, al. 2 let. a LCR). La commission relève que si la faute de la conductrice est peut-être légère, il n'en va pas de même de la mise en danger, qui fut très concrète, de sorte que l'infraction doit être qualifiée

de moyennement grave. L'infraction ayant été commise avant l'obtention du permis à l'essai de l'intéressée, elle n'entraînera pas la prolongation de ce dernier.

D.

Mme A. défère ce prononcé devant le Département de la gestion du territoire par mémoire du 5 décembre 2011.

La recourante commence par expliquer que pour quitter la place de parc du restaurant B., elle devait franchir un passage à niveau. Afin de constater si un train s'approchait, elle s'est légèrement avancée sur ledit passage. Cette manœuvre se révélait indispensable, car la visibilité sur la gauche de la place de parc du restaurant est limitée. Voyant le train arriver, elle a tenté de faire marche arrière. Néanmoins, élève conductrice, elle n'avait pas une connaissance suffisante du véhicule qu'elle conduisait pour reculer rapidement. Il s'en est suivi un choc lors duquel le véhicule a été ripé, son pare-choc arraché, le train s'arrêtant 23 mètres plus loin que le point précis de la collision. Depuis l'accident, ce passage à niveau non-gardé est d'ailleurs devenu un passage à niveau gardé avec feux et demi-barrière.

Au vu de ces circonstances, la recourante, qui a fait opposition à sa condamnation pénale, soutient que le jour de l'accident, le passage à niveau n'était pas conforme aux mesures de sécurité décrétées par l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF, RS 742.141.1). En l'occurrence, la recourante se devait, avant de s'engager sur le passage à niveau, de s'assurer qu'aucun train ne surgissait. Mais pour s'en assurer, elle devait s'engager sur le passage à niveau. Il ne saurait ainsi lui être reproché une quelconque faute, dès lors que la commission de la faute était exigée par la configuration des lieux. Les photos versées au dossier démontrent en outre que seul le pare-choc avant du véhicule a été arraché, l'habitacle ne subissant aucune déformation ; de plus, aucun des passagers du train n'a été importuné. La deuxième condition posée à l'application de l'article 16a, alinéa 1, lettre a LCR, à savoir celle d'une mise en danger légère, n'est donc pas non plus réalisée.

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

E.

Dans ses observations du 17 janvier 2012, le président de la commission conclut au rejet du recours.

F.

Par pli du 19 septembre 2012, la recourante a communiqué à l'autorité de céans la nouvelle ordonnance pénale du 18 avril 2012 confirmant la violation de l'article 90 chiffre 1 LCR et abandonnant l'infraction d'entrave au service des chemins de fer par négligence (art. 238, al. 2 CP) au profit de l'entrave au service d'intérêt général par négligence (art. 239, al. 2 CP), soit une infraction présentant une gravité inférieure à celle précédemment retenue. La recourante en déduit qu'il n'est pas possible de retenir une mise en danger concrète et la commission d'une faute moyennement grave, de sorte qu'elle maintient ses conclusions.

Considérant en droit:

1.

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

2.

Dans sa révision partielle du 14 décembre 2001 (entrée en vigueur le 1er janvier 2005), le législateur a considérablement durci l'ancienne systématique des retraits de permis administratifs. En bref, la gravité du cas doit être déterminée en fonction du danger que l'infraction fait naître pour la sécurité et non du degré de la faute du conducteur (ATF du 5 novembre 2003, réf. 6A.37/2003, consid. 2.2.2).

La Cour de droit public du Tribunal cantonal, sous son ancienne dénomination de Tribunal administratif (TA), a déjà eu l'occasion de rappeler à maintes reprises que le département ne dispose pas du même pouvoir d'examen que la Commission. Il ne revoit en effet pas l'opportunité de la décision, c'est-à-dire qu'il ne corrige pas la manière dont l'autorité inférieure a exercé son pouvoir d'appréciation, pour autant que celui-ci ne constitue pas un excès ou un abus de pouvoir (art. 33, let. d LPJA; Schaer, Juridiction administrative neuchâteloise, Neuchâtel 1995, p. 45 et 151; ATA du 25.04.2006, réf. TA.2005.166, consid. 3b; ATA du 15.02.2005, réf. TA.2004.83, consid. 2b). Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, une autorité abuse de son pouvoir lorsqu'elle ne prend pas en compte certains éléments pertinents ou encore lorsqu'elle apprécie leur portée de manière tout à fait insoutenable (ATF 128 II 173, consid. 4b et la jurisprudence citée).

3.

La LCR distingue les infractions légères, moyennement graves et graves (art. 16a-c LCR). Selon l'article 16a, alinéa 1, lettre a LCR, 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. En cas d'infraction particulièrement légère, il est renoncé à toute mesure administrative (art. 16a, alinéa 3 LCR). Dans les autres cas, il ne peut être renoncé au retrait de permis du conducteur fautif au profit d'un avertissement seulement si, au cours des deux dernières années, le permis ne lui a pas été retiré et qu'aucune autre mesure administrative n'a été prononcée (art. 16a, alinéa 2 et 3 LCR). Commet une infraction moyennement grave selon l'article 16b, alinéa 1, lettre a LCR la personne qui, en violant les règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Dans cette hypothèse, le permis est retiré pour un mois au minimum (art. 16b, alinéa 2, let. a LCR). Commet une infraction grave selon l'article 16c, alinéa 1, lettre a LCR la personne qui, en violant gravement les règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Conformément à l'article 16c, alinéa 2, lettre a LCR, le permis de conduire est retiré pour trois mois au minimum après une infraction grave.

4.

Le législateur conçoit l'article 16b, alinéa 1, lettre 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, alinéa 1, lettre a et 16c, alinéa 1, lettre 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 (ATF 136 II 452; ATF 135 II 141).

Selon la doctrine et la jurisprudence, l'infraction légère au sens de l'article 16a, alinéa 1, lettre a LCR requiert une double légèreté, à savoir une faute légère et une mise en danger (abstraite accrue légère) (ATF 135 II 138 = JdT 2009 I 506 ; Mizel, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004, p. 388). Cette mise en danger (abstraite accrue légère) représente une mise en danger légèrement supérieure à celle induite par les infractions sanctionnées par les 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 constitutif est bénin, l'autre étant de moyenne gravité. En effet, alors qu'une infraction grave ne peut pas 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.

5.

Selon l'article 28 LCR, les usagers de la route s'arrêteront devant les passages à niveau, lorsque que les barrières se ferment ou que les signaux commandent l'arrêt ; à défaut de barrières ou de signaux, ils s'arrêteront lorsque des véhicules s'approchent sur la voie ferrée. À teneur de l'article 24, alinéa 2 OCR, celui qui franchit un passage à niveau doit éviter de s'attarder.

L'ordonnance pénale du 18 avril 2012, fondée notamment sur l'article 90 chiffre 1 LCR, retient que la recourante n'a pas accordé la priorité en sortant d'une place de stationnement et qu'elle n'a pas respecté le signal "croix de Saint-André simple" ; l'entrave au service des chemins de fer par négligence a été abandonnée, au profit de l'entrave au service d'intérêts général par négligence. L'ordonnance pénale retient également une violation des articles 36, alinéa 4 LCR et 15, alinéa 3 OCR, qui stipule que celui qui, sortant notamment d'une place de stationnement, débouche sur une route principale ou secondaire, est tenu d'accorder la priorité aux usagers de la route. Si l'endroit est sans visibilité, le conducteur doit s'arrêter ; au besoin, il doit avoir recours à l'aide d'une tierce personne, qui surveillera la manœuvre.

6.

En principe, l'autorité administrative statuant sur un retrait de permis de conduire ne peut pas s'écarter des constatations de fait d'un jugement pénal entré en force. La sécurité du droit commande en effet d'éviter que l'indépendance du juge pénal et du juge administratif ne conduise à des jugements opposés, rendus sur la base des mêmes faits (ATF 109 Ib 204). L'autorité administrative ne peut s'écarter du jugement pénal que si elle est en mesure de fonder sa décision sur des constatations de fait inconnues du juge pénal ou qui n'ont pas été prises en considération par celui-ci, 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 le juge pénal 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 ; 123 II 104).

Cela vaut non seulement 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, mais également, à certaines conditions, lorsque la décision a été rendue à l'issue d'une procédure sommaire, même si la décision pénale se fonde uniquement sur le rapport de police. Il en va notamment ainsi lorsque la personne impliquée savait ou aurait dû prévoir, en raison de la gravité des faits qui lui sont reprochés, qu'il y aurait également une procédure de retrait de permis. Dans cette situation, la personne impliquée est tenue, en

vertu des règles de la bonne foi, de faire valoir ses moyens dans le cadre de la procédure pénale, le cas échéant en épuisant les voies de recours à sa disposition. Elle ne peut pas attendre la procédure administrative pour exposer ses arguments (ATF 123 II 104 ; 121 II 217).

7.

En l'espèce, la recourante soutient n'avoir commis aucune faute dès lors que le passage à niveau, le jour de l'accident, n'était pas conforme aux mesures de sécurité décrétées par l'OCF et qu'il a été modifié depuis.

Cet argument est irrelevante dans le cadre de la procédure administrative. Il aurait en effet dû être invoqué ■ il a d'ailleurs probablement été, sans succès ■ dans le cadre du volet pénal du dossier. La recourante ayant été sanctionnée pour violation simple des règles de la circulation routière au sens de l'article 90, chiffre 1 LCR, l'autorité de céans n'a pas à examiner l'argument tiré d'une éventuelle non-conformité du passage à niveau à l'OCF.

8.

Il n'est pas contesté qu'au jour de l'accident, les conditions de visibilité à la sortie du parking du restaurant B. étaient difficiles. Selon les constatations de la police cantonale bernoise, pour bénéficier d'une visibilité optimale en direction de Y., un automobiliste est en effet obligé de s'avancer à moins de 1,5 mètre des voies ; or, depuis cette position, l'avant de son véhicule empiète déjà sur les voies de chemin de fer. Si l'automobiliste maintient une distance de sécurité d'environ 3 à 4 mètres jusqu'aux voies de chemin de fer, il bénéficie d'une distance de visibilité d'environ 30 à 40 mètres en direction de Y., distance jugée insuffisante par la police avec un train circulant entre 40 et 50 km/h.

9.

La présence d'une voie de chemin de fer à un endroit où les automobilistes attendent de s'insérer dans la circulation est certes peu commode. Il appartient néanmoins à ces derniers de prendre, à cet endroit, toutes les mesures commandées par les circonstances pour éviter de gêner le trafic des trains et de redoubler de prudence. À lecture du déroulement de l'accident, tel qu'il ressort du rapport de police, il semble que la recourante, dont la visibilité était gênée par la présence d'une haie, se soit avancée prudemment sans toutefois faire appel à l'aide d'un tiers, comme l'auraient commandé la configuration des lieux et l'article 15, alinéa 3 OCR. Lorsqu'elle a remarqué le train arrivant depuis la gauche, il lui incombait de prendre toutes les mesures nécessaires pour lui céder la priorité et éviter ainsi une collision. Elle a certes tenté d'adopter le comportement adéquat qui consistait à reculer. Néanmoins, par manque de connaissance du véhicule et prise de panique, elle n'a pas engagé assez vite la marche arrière, de sorte que malgré un freinage d'urgence, le conducteur du train n'a pas pu s'arrêter à temps pour éviter la collision avec le véhicule conduit par la recourante.

Au vu de ce qui précède, force est de constater que la collision n'est pas due à la seule configuration des lieux ou à la fatalité, mais au comportement inadéquat de la recourante et, plus particulièrement, à son manque d'expérience. En qualifiant cette faute de légère, la commission n'a pas abusé de son pouvoir d'appréciation. Le fait que, depuis l'accident, le passage à niveau ait été pourvu de feux et d'une demi-barrière ne change rien à cette appréciation.

10.

Ce comportement inadéquat était de nature à provoquer un accident, lequel s'est du reste produit. La mise en danger découlant de cet état de fait ne peut en aucune façon être qualifiée de légère. Rappelons que la mise en danger (abstraite accrue) légère représente une mise en danger légèrement supérieure à celle induite par les infractions sanctionnées par les amendes d'ordre (Mizel, op. cit. p. 366). C'est ainsi qu'il convient de rappeler que le conducteur du train a dû effectuer un freinage d'urgence susceptible, comme le choc lui-même, de causer des blessures aux passagers du train. Si, par chance, aucun d'eux n'a semble-t-il eu à pâtir de la situation, cela ne suffit pas à exonérer la recourante de toute responsabilité. Enfin, la qualification de la mise en danger ne saurait être appréciée sur la base des seuls dégâts causés au véhicule conduit par l'intéressée.

11.

Au vu de ce qui précède, c'est à juste titre que la commission a considéré qu'en ne prenant pas toutes les mesures nécessaires pour céder la priorité au train et éviter ainsi une collision, la recourante a commis une infraction moyennement grave au sens de l'article 16b, alinéa 1, lettre a LCR. Le fait de conclure à l'existence d'une infraction moyennement grave n'est pas en contradiction avec le prononcé pénal ; la violation simple des règles de la circulation, au sens de l'article 90, chiffre 1 LCR, recouvre en effet tant le cas de peu de gravité que le cas de gravité moyenne selon l'article 16b LCR (cf. arrêt du 31 janvier 2005, réf. 6A.1/2005, consid. 3).

12.

Au vu de ce qui précède, la décision attaquée 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 5 décembre 2011 de Mme A. est rejeté.

2. Un émolument de CHF 500.- et des frais s'élevant à CHF 50.- sont mis à la charge de la recourante, montant compensé par l'avance de frais versée le 9 janvier 2012.

3. Il n'est pas alloué de dépens.

Neuchâtel, le 5 octobre 2012

Claude Nicati

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