

# **NE\_JURISPRUDENCE\_ADM REC.2012.174 vom 21. Februar 2013**

Ne Jurisprudence Adm, 2013-02-21, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne\\_jurisprudence\\_adm\\_REC.2012.174](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_jurisprudence_adm_REC.2012.174)

FR: NE\_JURISPRUDENCE\_ADM REC.2012.174 du 21 février 2013

IT: NE\_JURISPRUDENCE\_ADM REC.2012.174 del 21 febbraio 2013

## **Regeste**

Automobiliste au volant d'un train routier léger qui perd la maîtrise de son véhicule en raison d'une défektivité des freins et pour éviter une collision avec la voiture le précédent, qui vient heurter une glissière de sécurité et qui quitte les lieux pour aller se parquer plus loin. Pour ces faits, le SCAN a décidé de retirer le permis de conduire de l'intéressé pour une durée de 12 mois en raison d'une infraction grave aux règles de la circulation routière et vu les antécédents. Dans le recours contre la décision du SCAN, il est demandé à ce que l'infraction soit qualifiée de moyennement grave et que la durée du retrait soit fixée à 4 mois. Confirmation de la décision du SCAN par le DGT et rejet du recours.

## **Volltext**

Vu les pièces du dossier, d'où ressortent les faits suivants:

A.

Selon le rapport d'accident de la police neuchâteloise du 16 décembre 2011, X. (ci-après: l'intéressé respectivement le recourant) au volant du train routier léger sur lequel étaient apposées abusivement les plaques [\*\*\*] (appartenant à Y. et faisant l'objet d'une interdiction de circuler) circulait le 17 juin 2011 sur la bretelle de sortie N°5351 de l'autoroute A5, jonction d'Areuse. Peu avant le giratoire d'Areuse, voyant qu'il ne parviendrait pas à immobiliser son véhicule derrière une voiture arrêtée au "cédez le passage", l'intéressé a donné un coup de volant à droite, perdant ainsi la maîtrise de son train routier, lequel a heurté la glissière de sécurité avant de s'immobiliser. Sans se soucier des dégâts qu'il venait d'occasionner et bien que la roue avant gauche du véhicule tracteur ait crevé lors de cet accident, l'intéressé a quitté les lieux pour aller se stationner sur le parc du tram à Areuse.

B.

Invité par le Service cantonal des automobiles et de la navigation (ci-après: le SCAN) le 2 avril 2012 à exercer son droit d'être entendu avant le prononcé d'une éventuelle sanction, X. a, dans un courrier du 23 avril 2012, indiqué avoir foncé dans la barrière de sécurité en raison de la défaillance des freins et ce, afin d'éviter d'entrer en collision avec la voiture le précédent.

C.

Se référant au rapport de police précité, la commission administrative du SCAN a prononcé en date du 3 mai 2012 à l'encontre de X. une décision lui retirant son permis de conduire pour une durée de 12 mois. Elle a considéré que l'infraction et la faute du recourant étaient graves et que, au vu des antécédents routiers de ce dernier et des circonstances, la durée du

retrait devait être fixée à 12 mois (minimum légal pour l'infraction considérée).

D.

Par mémoire du 6 juin 2012, X., représenté par Me Kramer à la Chaux-de-Fonds, défère cette décision devant le Département de la gestion du territoire, invoquant la violation du droit, l'abus du pouvoir d'appréciation et la constatation inexacte et incomplète des faits pertinents. Il fait valoir que le SCAN a mal interprété ses déclarations lorsqu'il a indiqué à la police que "déjà durant le trajet, le véhicule freinait mal". Selon lui cela signifiait que "le véhicule incriminé freinait moins bien que ceux qu'il avait l'habitude d'utiliser et que lui prêtait Y.". Il précise qu'il n'aurait "jamais pris le risque d'effectuer le trajet qu'il a fait et de faire un accident" si le "véhicule ne freinait pas suffisamment". D'après le recourant le véhicule incriminé fonctionnait parfaitement bien lorsque Y. le lui a mis à disposition au matin du 17 juin 2011. Ce dernier a par ailleurs confirmé à la police que les freins du train routier fonctionnaient normalement.

Le recourant allègue en outre que les expertises techniques effectuées sur le train routier après l'accident ne prouvent rien et qu'en particulier les défauts relevés par l'expert ont pu apparaître pendant l'accident ou lors du laps de temps entre ce dernier et lesdites expertises.

Il conclut principalement à l'annulation de la décision. Selon lui l'infraction doit être qualifiée de moyennement grave et la durée du retrait ne doit pas excéder 4 mois. Il se réfère à une décision du département (REC.2010.125) et à un arrêt du Tribunal administratif (RJN 1989 p. 261) pour étayer ses propos.

E.

Dans ses observations du 17 octobre 2012, le SCAN, qui conclut au rejet du recours et au maintien de la décision, rappelle que le recourant a indiqué à la police que lors du trajet il avait déjà constaté que les freins fonctionnaient mal. Il précise que cela n'a pas empêché le recourant de parcourir encore plusieurs kilomètres.

Le SCAN rappelle que le train routier faisait l'objet de défaillances techniques avant l'accident, raison pour laquelle une interdiction de circuler avait été décidée. Il indique que les conclusions des expertises techniques ne sauraient dès lors être remises en question.

F.

Le recourant ne s'est pas prononcé sur les observations du SCAN.

G.

Le service juridique de l'Etat, chargé de l'instruction du dossier, a transmis au SCAN en date du 26 octobre 2012, l'Ordonnance pénale rendue par le Ministère public à l'encontre de X. en date du 17 février 2012. Dans cette dernière, le Ministère public en vertu des articles 29, 31 alinéa 1, 51 alinéa 1, 90 ch. 1, 92 ch. 1, 93 ch. 1 LCR, 25 et 60 OAV, condamne X. à une peine de 30 jours-amende à 20.- et à une amende de CHF 400.-.

H.

Dans sa réponse du 15 janvier 2013, le SCAN conclut au maintien de sa décision et au rejet du recours.

I.

Le 17 janvier 2013, les observations du SCAN ont été portées à connaissance du recourant pour éventuelle prise de position.

J.

Le recourant ne s'est pas prononcé sur les observations du SCAN.

K.

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

Considérant en droit:

1.

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

2.

La loi sur la circulation routière (LCR) distingue, en ce qui nous concerne, les infractions moyennement graves et graves (art. 16b et 16c 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 al. 2 let. a LCR). Il est retiré pour une durée de quatre mois au minimum si, au cours des deux années précédentes, il a été retiré une fois en raison d'une infraction grave ou moyennement grave (art. 16b al. 2 let. b 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. Deux conditions doivent être réalisées cumulativement: une violation grave des règles sur la circulation routière et la création ou le risque de danger sérieux pour autrui. 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. Il est retiré pour douze mois au minimum si, au cours des cinq années précédentes, il a été retiré une fois en raison d'une infraction grave (art. 16c al. 2 let. c LCR).

Concernant la violation grave des règles en matière de circulation routière, le Tribunal fédéral indique que l'analyse doit être menée d'un point de vue objectif, dans le sens où l'infraction doit sortir du cadre de celles que l'on rencontre habituellement. Subjectivement, il faut que l'auteur ait eu un comportement dénué d'égards pour autrui ou ait gravement violé les règles de la circulation, de sorte que l'on doive lui imputer à tout le moins une négligence grave (ATF 118 IV 188). A propos du risque de danger sérieux pour autrui, l'infraction doit créer (mise en danger concrète) ou risquer de créer un danger sérieux (mise en danger abstraite).

3.

Conformément à l'article 29 LCR, les véhicules ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement et répondent aux prescriptions. Ils doivent être construits et entretenus de manière à ce que les règles de la circulation puissent être observées, que le conducteur, les passagers et les autres usagers de la route ne soient pas mis en danger et que la chaussée ne subisse aucun dommage.

Selon l'article 70, alinéa 1 Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) (mesures de sécurité relatives aux remorques), "avant le départ, le conducteur s'assurera que la remorque ou la semi-remorque est accouplée de manière sûre, que les freins et l'éclairage de celle-ci fonctionnent convenablement [ ]".

L'article 31, alinéa 1, LCR prévoit quant à lui que "le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence".

En cas d'accident, "toutes les personnes impliquées devront s'arrêter immédiatement" (art. 51 al. 1 LCR) et si seuls des dégâts matériels ont été causés, "leur auteur en avertira tout de suite le lésé en indiquant son nom et son adresse" et en cas d'impossibilité, "il en informera sans délai la police" (art. 51 al. 3 LCR). Du point de vue légal, la violation des devoirs en cas d'accident constitue un facteur aggravant quant à la faute commise (à ce propos, cf. Mizel, Le retrait du permis de conduire, la violation des devoirs en cas d'accident avec dommages matériels uniquement a-t-elle une influence ? RICR 1/2009 p. 22-23 et la jurisprudence citée).

4.

In casu, diverses violations des règles en matière de circulation routière sont imputables à X.. Il y a lieu de retenir que ce dernier a, en date du 17 juin 2011, circulé au volant d'un train routier qui n'était à l'évidence pas en parfait état de fonctionner (art. 29 LCR). Sur ce point et s'agissant de premières déclarations, il n'y a pas lieu de s'écarter des indications du recourant à la police selon lesquelles "déjà durant le trajet, le véhicule freinait mal" (p.2 du procès-verbal d'audition de X.). La prétendue mauvaise interprétation que le SCAN aurait faite de ces propos ne peut être retenue. Le fait que le véhicule "freinait mal" ou "moins bien que ceux qu'il avait l'habitude d'utiliser et que lui prêtait Y." n'est pas déterminant dans la mesure où X. aurait dû vérifier si les freins fonctionnaient correctement avant de prendre la route (art. 70 al. 1 OCR). S'il avait rempli son obligation en la matière, il aurait selon toute vraisemblance constaté que le train routier n'était pas en état de circuler. A cet égard, il n'y a pas lieu de s'écarter des expertises techniques effectuées sur la remorque et le véhicule tracteur. Il est douteux, du moins en ce qui concerne les freins, que l'état du train routier se soit dégradé entre le 17 juin 2011 et le jour de l'expertise (11 août 2011). D'ailleurs, le recourant lui-même a constaté et déclaré à la police le jour de l'accident que les plaquettes de frein étaient "complètement usées" (p.2 du procès-verbal d'audition précité). De plus, le train routier faisait l'objet d'une interdiction de circuler en raison de diverses défaillances techniques (notamment au niveau des freins) découvertes en décembre 2010 par la police bernoise.

Il y a également lieu de retenir à l'encontre de X. une perte de maîtrise (art. 31 LCR), celui-ci n'ayant pu éviter de heurter une glissière de sécurité. En quittant les lieux pour aller stationner son véhicule plus loin et en ne faisant pas immédiatement appel à la police, une violation des devoirs en cas d'accident (art. 51 LCR) est également imputable au recourant.

Au vu de ce qui précède, notamment du nombre des violations des règles de la circulation (sans tenir compte des dispositions pénales entrant également en considération dans le cas d'espèce (art. 92 et 93 LCR, art. 25 et 60 OAV)) et de leur importance, la décision du SCAN retenant une infraction grave ne prête pas le flanc à la critique. La situation ne peut être comparée à celle d'un conducteur ayant continué à circuler malgré le givre qui s'était formé sur les vitres de son véhicule (REC.2010.125). D'une part, la jurisprudence qualifie de telles infractions tantôt de moyennement graves tantôt de graves (cf. jurisprudence citée dans

REC.2010.125). D'autre part, dans le cas du recourant plusieurs violations des règles sur la circulation routière entrent en considération. Même si en l'espèce, les faits présentent certaines similitudes avec l'arrêt du Tribunal administratif du 19 mai 1989 (RJN 1989 p.261: retrait du permis de conduire d'un mois pour avoir brûlé un stop et être entré en collision avec un autre véhicule en raison de freins défectueux), ce dernier rendu sous "l'ancien droit de la circulation routière" ne fait pas référence à la gravité (légère, moyenne, grave) de l'infraction. Cette jurisprudence ne peut donc être appliquée telle quelle à X. pour tenter de qualifier l'infraction de moyennement grave.

En ce qui concerne la faute de X., c'est également à juste titre que le SCAN l'a considérée comme grave. En effet, le recourant a poursuivi sa route alors même qu'il avait constaté que les freins de fonctionnaient pas de manière optimale. Sur ce point, son comportement dénote d'un grave manque d'égards pour autrui. A noter que, et comme cela a été rappelé ci-dessus, la violation des devoirs en cas d'accident constitue également un facteur aggravant quant à la faute commise.

En conduisant un véhicule dont le système de freinage était défectueux, le recourant a objectivement créé une situation de danger sérieux pour la sécurité des autres usagers de la route. En effet, une perte de maîtrise due à de telles défaillances aurait pu causer bien plus de dégâts que de simples dommages matériels. Par conséquent, une mise en danger grave de la circulation doit être retenue. Sur ce point la décision du SCAN doit également être confirmée.

5.

Au vu des considérants susmentionnés, il appert que le SCAN a correctement fait usage de son pouvoir d'appréciation en fonction des circonstances de la cause. Partant, 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 LPJAa contrario).

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

1. Le recours du 6 juin 2012 de X. 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 28 juin 2012;
3. Il n'est pas alloué de dépens.

Neuchâtel, le 21 février 2013

Claude Nicati

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