

NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2013.22 vom 15. Juli 2013

Ne Jurisprudence Adm, 2013-07-15, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_jurisprudence_adm_REC.2013.22

FR: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2013.22 du 15 juillet 2013

IT: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2013.22 del 15 luglio 2013

Regeste

Le recourant a perdu la maîtrise de son véhicule et causé un accident; ce qui lui a valu un retrait du permis de conduire pour une durée de 3 mois (faute grave). Celui qui entend contester les faits est tenu, selon les règles de la bonne foi, de faire valoir ses griefs dans le cadre de la procédure pénale (sommaire), cas échéant en épuisant les voies de droit à sa disposition, et qu'il ne peut donc pas attendre la procédure administrative pour présenter ses arguments.

Volltext

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

A.

Selon un rapport de la police vaudoise du 12 novembre 2012, X. (ci-après: l'intéressé, respectivement le recourant) circulait de Provence en direction de Couvet à une vitesse, selon ses dires, de 85 km/h. Selon le rapport de police, cette vitesse supérieure à la limite autorisée hors localité n'était pas adaptée à la configuration des lieux et aux conditions de la route (humide). Au lieu-dit "Les Prises", sur un tronçon ascendant, à la sortie d'une courbe à droite suivie d'une rectiligne, il aperçut le véhicule de Y. qui venait de quitter un "Cédez le passage" et qui s'engageait dans sa direction (à environ 80 mètres de lui). Afin de tenter d'éviter le véhicule de Y., il se déporta à gauche sans effectuer de freinage prononcé. L'avant de la voiture de l'intéressé percuta ainsi l'avant gauche de la voiture de Y. qui, suite au choc, effectua un demi-tour et s'immobilisa sur la voie de circulation (direction Provence). Pour sa part, le véhicule de l'intéressé termina sa course contre un arbre bordant la chaussée gauche, direction Couvet. Le rapport de police qualifie cette manœuvre d'inappropriée dans la mesure où le simple fait de décélérer aurait permis à l'intéressé de s'arrêter avant le véhicule de Y.. En agissant comme il l'a fait, l'intéressé a adopté un comportement inadapté et a perdu la maîtrise de son véhicule.

Des PV d'interrogatoire des deux protagonistes, il ressort les éléments suivants. L'intéressé déclare que la voiture de Y. a violé la priorité et qu'il s'est déporté vers la gauche en freinant afin de l'éviter. L'autre conductrice ne l'ayant probablement pas vu, elle a continué sa route; ce qui a provoqué l'accident. Quant à la conductrice, elle explique avoir regardé à gauche et à droite, puis une dernière fois à gauche. Constatant que la voie était libre, elle a démarré du "Cédez le passage". Elle a aperçu l'autre véhicule arrivant à vive allure alors qu'elle était au milieu de la chaussée.

B.

Selon le dossier, l'intéressé a eu un contact téléphonique avec le service cantonal des automobiles et de la navigation (ci-après: SCAN) lors duquel il a exprimé sa volonté de ne

pas émettre d'observations de sorte qu'il n'était pas nécessaire de lui envoyer le courrier lui permettant d'exercer son droit d'être entendu.

C.

Par décision du 16 janvier 2013, le SCAN a retiré le permis de conduire à l'intéressé pour une durée de trois mois pour infraction grave en raison d'une vitesse inadaptée aux conditions de la route (humide), perte de maîtrise et accident. Il ajoute qu'un retrait de permis de conduire d'une durée de trois mois tient compte de l'ensemble des circonstances, le minimum légal excluant l'abaissement de cette durée.

D.

Par mémoire du 22 janvier 2013, l'intéressé recourt contre cette décision auprès du Département de la gestion du territoire. En bref, il conteste le rapport de police du 12 novembre 2012. Il explique avoir eu un contact téléphonique avec le policier en charge du dossier qui lui aurait dit que la police estimait que le choc avait été frontal; ce que le recourant dément vigoureusement. Il allègue parcourir cette route depuis 20 ans pratiquement quotidiennement, qu'il n'a aucun antécédents ces dix dernières années, qu'il n'avait pas bu d'alcool, qu'il roule environ 1000 km par semaine et qu'un retrait lui causerait des problèmes tant professionnels que familiaux. Il estime que l'autre conductrice n'a pas bien regardé, mais surtout qu'il s'agit d'un endroit dangereux. Il ajoute n'avoir pas fait opposition dans le cadre de la procédure pénale et avoir payé l'amende y relative puisque son assurance a dit qu'il n'y avait pas de faute grave et qu'il payait sans discuter. Il estime ne pas être responsable de l'accident à 100% de sorte qu'il demande une réduction du temps de retrait de son permis de conduire, un délai de trois mois étant trop sévère. Il informe encore l'autorité du dépôt de son permis de conduire en date du 19 janvier 2013. Il conclut à l'annulation de la décision.

E.

Par courrier du 18 mars 2013, le SCAN restitue au recourant son permis de conduire après deux mois de dépôt (depuis le 19 janvier 2013).

F.

Dans ses observations du 25 mars 2013, le SCAN conclut au rejet du recours sous suite de frais. Il reprend les termes du rapport de police et confirme que le comportement du recourant était inapproprié aux circonstances et constitutif d'une sérieuse mise en danger au vu des dommages survenus aux deux véhicules. Il ajoute que le délai de trois mois de retrait du permis de conduire étant déjà le minimum légal, il ne peut être réduit.

G.

Dans ses observations complémentaires du 3 avril 2013 (envoyées par courriel), le recourant conteste une nouvelle fois le rapport de police du 12 novembre 2012 en le qualifiant de faux. Il estime que les faits ont été relevés de manière erronée et enjoint l'autorité à limiter le retrait de son permis de conduire aux deux mois déjà effectués.

H.

Il sera revenu sur les faits autant que besoin à l'appui du développement en droit.

Considérant en droit:

1.

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

2.

2.1.

Tout d'abord, le recourant conteste la teneur du rapport de police du 12 novembre 2012 en le qualifiant de faux. Il ne s'est toutefois pas opposé à la sanction pénale qui est devenue définitive et exécutoire (amende de Fr. 500.-, plus Fr. 250.- de frais).

2.2.

La jurisprudence a admis que l'autorité administrative appelée à se prononcer sur l'existence d'une infraction ne doit pas s'écarter sans raison sérieuse des constatations de fait du juge pénal (ATF 106 Ib 398 consid. 2, 105 Ib 19 consid. 1a, 104 Ib 359 consid. 1 et 362 ss consid. 3). Elle a toutefois précisé que tel est le cas surtout 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 119 Ib 158 consid. 3c/aa p. 164). Tel n'est toutefois pas le cas en l'espèce puisque le prononcé pénal rendu à l'encontre du recourant est un simple avis de contravention comportant la seule mention des infractions imputées au recourant et des dispositions légales appliquées. L'autorité administrative n'est ainsi pas tenue par les conclusions pénales.

D'autre part, 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 et qu'elle a néanmoins omis, dans le cadre de la procédure pénale, de faire valoir ses droits ou qu'elle y a renoncé, on considère qu'elle est tenue, selon les règles de la bonne foi, de faire valoir ses griefs dans le cadre de la procédure pénale (sommaire), cas échéant en épuisant les voies de droit à sa disposition. Elle ne peut donc pas attendre la procédure administrative pour présenter ses arguments (ATF 123 II 97 consid. 3c/aa p. 104; 121 II 214 consid. 3a p. 217 s.).

2.3.

En l'espèce, le recourant ne s'est pas opposé à sa sanction pénale; ce qu'il aurait dû faire s'il entendait contester les faits figurant dans le rapport de police. Partant, les faits retenus par l'autorité de céans seront ceux décrits dans ledit rapport. On peut toutefois relever que le rapport de police ne mentionne pas une collision frontale, mais décrit une collision impliquant l'avant du véhicule du recourant et l'avant gauche du véhicule de l'autre conductrice. C'est justement le fait d'avoir touché l'avant gauche de l'autre véhicule qui a fait pivoter ce dernier de 180 degrés; ce qui correspond par ailleurs à la photographie des véhicules après l'accident déposée par le recourant dans son mémoire.

3.

3.1.

La LCR distingue les infractions légères, moyennement graves et graves (art. 16a-16c LCR). Selon l'art. 16a, al. 1, let. 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. Commet une infraction moyennement grave selon l'art. 16b, al. 1, let. 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) et les retraits antérieurs à deux ans ne sont pas un facteur aggravant (art. 16b, al. 2, let. b à e). Commet une infraction grave selon l'art. 16c, al. 1, let. 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'art. 16c, al. 2, let. a LCR, le permis de conduire est retiré pour trois mois au minimum après une infraction grave. Le législateur conçoit l'art. 16b, al. 1, let. 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, al. 1, let. a et 16c, al. 1, let. 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 135 II 138 consid. 2.2.2 p. 141; arrêt 6A.16/2006 du 6 avril 2006 consid. 2.1.1 in JdT 2006 I 442). Une infraction grave suppose ainsi le cumul d'une faute grave et une mise en danger grave (arrêt du TF du 29 janvier 2013, réf. 1C_346/2012, consid. 3.2).

3.2.

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". Quant à la mise en danger concrète, elle représente un risque élevé de blessures pour une personne concrète. En d'autres termes, elle consiste généralement en une collision avec un autre véhicule (Mizel, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 p. 361 ss).

3.3.

Quant à la notion de 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 de l'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 être

intentionnelle (soit d'avoir la conscience et la volonté d'adopter une conduite dangereuse pour autrui et que ce danger n'est pas de moindre importance) ou résulter d'une négligence inconsciente grossière, soit lorsque l'auteur ■ inconsciemment ■ ne tient absolument pas compte du fait qu'il met en danger les autres usagers, lorsque sa conduite témoigne d'un manque d'égards blâmable, d'un comportement sans scrupules.

3.4.

Ainsi donc, une infraction grave est objectivement réalisée lorsque l'auteur viole de façon grossière une règle fondamentale de la circulation et met ainsi sérieusement en danger la sécurité d'autrui. Une mise en danger abstraite accrue suffit. Sur le plan de la faute, l'infraction suppose un comportement sans scrupule ou gravement contraire aux règles de la circulation. Cette condition est toujours réalisée si l'auteur est conscient du danger que représente sa manière de conduire, mais peut aussi l'être s'il ne tient absolument pas compte du fait qu'il met autrui en danger.

Subjectivement, une infraction grave exige, en cas d'acte commis par négligence, à tout le moins une négligence grossière. Celle-ci doit être admise lorsque le conducteur est conscient du caractère généralement dangereux de son comportement contraire aux règles de la circulation. Mais une négligence grossière peut également exister lorsque, contrairement à ses devoirs, l'auteur ne prend absolument pas en compte le fait qu'il met en danger les autres usagers, en d'autres termes s'il se rend coupable d'une négligence inconsciente. Dans de tels cas, une négligence grossière ne peut être admise que si l'absence de prise de conscience du danger créé pour autrui repose elle-même sur une absence de scrupules. Est notamment sans scrupules le comportement qui ne tient absolument pas compte des biens juridiques d'autrui. Il peut également en aller ainsi en cas de simple ignorance (momentanée) de la mise en danger des intérêts d'autrui (ATF 131 IV 133consid. 3.2 p. 136) (arrêt du TF du 21 octobre 2010, réf. 6B_565/2012).

3.5.

Enfin, l'article 31, al. 1 LCR prévoit que le conducteur doit rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence. Le conducteur doit notamment vouer à la route et au trafic toute l'attention possible, le degré de cette attention devant être apprécié au regard de toutes les circonstances, telles que la densité du trafic, la configuration des lieux, l'heure, la visibilité et les sources de danger prévisibles (ATF 103 IV 101consid. 2b p. 104).

Selon l'art. 32, al. 1 LCR, la vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité. On ne peut rouler à la vitesse maximum autorisée par la limitation générale que si les conditions de la route, du trafic et de la visibilité sont bonnes (ATF 121 IV 286consid. 4b p. 291; cf. art. 4a de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière; OCR; RS 741.11).

A titre d'exemple, rouler même en deçà de la limite de la vitesse imposée, soit si le conducteur a circulé à une vitesse égale ou même inférieure à celle autorisée sur un tronçon de route, le cas peut néanmoins être objectivement grave pour d'autres motifs, par exemple à raison d'une vitesse inadaptée aux circonstances, au sens de l'art. 32, al.1 LCR, ayant entraîné une perte de maîtrise du véhicule. Ainsi, une mise en danger grave de la sécurité du trafic a-t-elle été retenue dans le cas d'un automobiliste qui, malgré une forte pluie, avait

circulé sur une autoroute à quelque 120 km/h et était parti en dérapage à cause de l'aquaplaning (ATF 120 Ib 312 consid. 4c p. 315/316). Il a été relevé qu'il en irait de même dans le cas de celui qui, à l'intérieur d'une localité, circulerait à 50 km/h à proximité d'un jardin d'enfants au moment où des enfants se trouvent à cet endroit (ATF 121 II 127 consid. 4a p. 132).

4.

4.1.

En l'espèce, et à défaut d'opposition dans le cadre de la procédure pénale, l'autorité s'en tiendra aux faits décrits dans le rapport de police. Dans le rapport, le recourant a déclaré qu'il a, à la sortie d'un virage à droite, aperçu le véhicule d'une autre conductrice débouchant d'un "Cédez le passage". Il a alors freiné en se déportant sur la gauche afin de tenter de l'éviter. Selon la conductrice, il n'y avait pas d'usager de la route sur sa gauche lorsqu'elle s'est engagée sur la route. Ce n'est que lorsqu'elle s'est trouvée au centre de la chaussée qu'elle a aperçu une voiture qui arrivait à vive allure sur sa gauche. Selon le rapport de police, le point d'impact du choc n'a pas pu être exactement déterminé. Cependant, d'après les traces et la position d'arrêt des véhicules, il se situe sur la voie opposée à celle qu'empruntait initialement le recourant (rapport de police, p.3). Le recourant a annoncé une vitesse de 85 km/h, mais selon les estimations de la police en fonction des traces laissées sur la chaussée, la vitesse devait probablement être supérieure. Les policiers ont décrits la manœuvre du recourant comme étant inappropriée aux circonstances, au vu notamment de l'état humide de la route; ce qui lui a fait perdre la maîtrise de son véhicule.

4.2.

La question à se poser est de savoir si l'infraction commise par le recourant doit être qualifiée de grave ou de moyennement grave. Rappelons qu'afin de qualifier une infraction de grave, il faut que tant la mise en danger que la faute soit considérée comme grave. S'agissant de la mise en danger, au vu de l'accident intervenu, elle doit clairement être qualifiée de concrète et, partant, être considérée comme grave au vu de la doctrine et la jurisprudence rappelée ci-dessus (consid. 3.2., en rappelant qu'une mise en danger abstraite accrue suffit). Quant à la faute, il s'agit de se demander si la manœuvre du recourant constitue un comportement gravement contraire aux règles de la circulation ou si, de manière contraire à ses devoirs, il n'a absolument pas pris en compte le fait qu'il met en danger les autres usagers.

Il faut également se rappeler que le Tribunal administratif (actuel Tribunal cantonal, Cour de droit public) a déjà eu l'occasion de rappeler à maintes reprises que le département ne dispose pas du même pouvoir d'examen que le SCAN. 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).

En l'occurrence, il faut retenir que la manœuvre du recourant est loin d'être anodine. Certes, il est toujours plus facile d'émettre une critique sur un comportement après avoir eu le temps de la réflexion. Cependant, il ressort du dossier différents éléments importants permettant de qualifier le comportement du recourant d'inapproprié aux circonstances, à l'instar du rapport de police. Tout d'abord, le point d'impact du choc se trouve sur la voie de l'autre conductrice (et non sur celle du recourant) qui avait apparemment eu le temps de terminer sa manœuvre ou presque avant que le véhicule du recourant ne vienne heurter sa voiture sur l'avant gauche. Si la vitesse ne peut pas être précisément déterminée, il faut relever qu'elle était, de l'aveu même du recourant, en dessus de la limite autorisée (85 km/h), et, même supérieure selon les constatations du rapport de police. Une telle vitesse, par route humide, doit être considérée comme inappropriée aux circonstances. Les photographies déposées au dossier permettent par ailleurs d'attester de la violence du choc puisque les deux véhicules sont pratiquement détruits. Le rapport de police relève également que compte tenu de l'espace visible dont le recourant disposait à 85 km/h, il lui aurait suffi de décélérer pour éviter tout risque d'accident. Enfin, rien ne permet au dossier de douter de la déclaration faite par l'autre conductrice (par ailleurs jeune, donc en possession de tous les réflexes nécessaires) qui déclare qu'elle a regardé "à gauche et à droite, puis une dernière fois à gauche" avant de s'engager sur la route; ce qui tendrait à soutenir la vision de la police supposant que la vitesse du recourant était supérieure à celle indiquée. Dès lors, au vu de la configuration du lieu, de l'état de la route, de la visibilité, du fait que l'autre véhicule avait pratiquement terminé sa manœuvre et de la vitesse probable, il faut considérer que le comportement du recourant était de nature à mettre en danger, même inconsciemment, les intérêts d'autrui, donc à constituer une faute grave. Au surplus, rien au dossier ne permet de retenir que le SCAN aurait apprécié les faits ou leur portée de manière tout à fait insoutenable au sens de la jurisprudence. En considérant la faute commise comme devant être qualifiée de grave, le SCAN n'a pas abusé de son pouvoir d'appréciation et a usé de son pouvoir d'opportunité de manière proportionnée, de sorte que sa décision doit être confirmée.

5.

5.1.

Au vu de ce qui précède, force est de constater que le SCAN n'a pas fait un usage insoutenable de son pouvoir d'appréciation en qualifiant la faute commise par le recourant de grave au sens de l'article 16c, alinéa 1, lettre a LCR et en fixant la durée du retrait à trois mois (art. 16c, al. 2, let. a LCR).

5.2.

S'agissant de la quotité de la peine, il y a lieu de rappeler que le besoin professionnel et les bons antécédents doivent être considérés comme des circonstances personnelles. Ainsi de telles circonstances ne peuvent être prises en considération que pour décider de la durée du retrait, et non de la mesure elle-même, dont le prononcé est subordonné aux critères fixés par la loi et la jurisprudence y relative. Ainsi, a-t-il été jugé à maintes reprises que la bonne réputation du conducteur ou le besoin professionnel qu'il a de son permis ne peuvent être pris en compte que pour fixer la durée du retrait, le choix de la mesure devant, lui, se faire en fonction de la gravité du cas d'espèce (Arrêt GE du 5 novembre 2003, 6A.37/2003, consid. 2.2.2). Dès lors, l'infraction devant être considérée comme grave et le retrait de permis de conduire pour une durée de trois mois étant déjà la sanction légale minimale

attachée à l'application de l'article 16c, alinéa 1, littera a et alinéa 2, littera a LCR, il n'est pas possible de la réduire encore (art.16, al. 3, in fine LCR).

6.

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). Il n'est pas alloué de dépens, le recourant agissant seul (art. 48, al. 1 LPJA a contrario).

7.

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, afin d'effectuer le solde de la mesure prononcée.

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

1. Le recours du 22 janvier 2013 de X. contre la décision du service cantonal des automobiles et de la navigation du 16 janvier 2013 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;

3. Il n'est pas alloué de dépens.

Neuchâtel, le 15 juillet 2013

Yvan Perrin

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