

## **NE\_JURISPRUDENCE\_ADM REC.2013.44 vom 9. September 2013**

Ne Jurisprudence Adm, 2013-09-09, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne\\_jurisprudence\\_adm\\_REC.2013.44](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_jurisprudence_adm_REC.2013.44)

FR: NE\_JURISPRUDENCE\_ADM REC.2013.44 du 9 septembre 2013

IT: NE\_JURISPRUDENCE\_ADM REC.2013.44 del 9 settembre 2013

### **Regeste**

La recourante a effectué un freinage intempestif sur une voie d'autoroute sous un tunnel jusqu'à immobilisation totale de son véhicule; manœuvre ayant provoqué un accident avec un véhicule la suivant. Un défaut technique du véhicule a pu être exclu par une expertise et il n'a pas été possible de déterminer la volonté de la conductrice. Le SCAN a qualifié cette infraction de grave et a retiré le permis de la conductrice pour une durée de trois mois; mesure confirmée par le Département.

### **Volltext**

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

A.

Selon un rapport de la police neuchâteloise du 30 novembre 2012, X. (ci-après: l'intéressée, respectivement la recourante) a effectué, le samedi 29 septembre 2012 vers 23h15 avec son véhicule, sur l'AR A5 (tunnel Est), en direction de Lausanne, un freinage intempestif avant de s'immobiliser sur la voie de droite. Un premier véhicule inconnu qui la suivait a réussi à éviter de justesse le choc en se déportant vers la gauche, tandis que le troisième véhicule (Y.) n'a pas pu s'arrêter et a embouti l'arrière de la voiture de l'intéressée.

Dit rapport mentionne que sur demande écrite de l'intéressée, ne comprenant pas pourquoi son véhicule avait agi de cette manière alors qu'elle n'avait effectué aucune manœuvre, une expertise a été diligentée sur le véhicule afin de déterminer l'existence ou non d'un éventuel défaut ou problème mécanique. Le rapport d'expertise n'a détecté aucune anomalie après plusieurs tests effectués (freins, boîte à vitesses, transmission, etc). Du visionnage des caméras du système de surveillance des tunnels, il ressort que les trois feux de stop étaient allumés jusqu'à l'arrêt du véhicule. Le rapport d'expertise arrive également à la conclusion qu'au vu des tests réalisés, il est certain que la voiture a freiné suite à l'action de la conductrice sur la pédale de frein.

B.

Invitée par le service cantonal des automobiles et de la navigation (ci-après: SCAN) à s'exprimer avant qu'une décision ne soit rendue, l'intéressée n'a pas émis d'observations.

C.

Par décision du 4 février 2013, le SCAN retire le permis de conduire à l'intéressée pour une durée de 3 mois pour infraction grave aux règles de la circulation routière. En bref, il retient que l'intéressée a freiné de manière intempestive et a perdu la maîtrise de son véhicule. Un retrait fixé à 3 mois tient compte de l'ensemble des circonstances, le minimum légal

excluant l'abaissement de cette durée.

D.

Par mémoire du 13 février 2013, la recourante, par le biais de son assurance protection juridique, défère cette décision devant le Département du développement territorial et de l'environnement (DDTE). En bref, elle allègue avoir déposé des observations en date du 16 janvier 2013 au SCAN; observations qui ne sont apparemment pas parvenues dans la sphère de connaissance de ce dernier service. Dites observations requerraient que soit retenue une infraction moyennement grave en limitant la durée du retrait de permis de conduire au minimum légal. Elle joint à son recours l'ordonnance pénale la condamnant à une amende de CHF 300.- pour infraction à l'article 90, chapitre 1 LCR. Elle attire l'attention sur le fait que l'ordonnance pénale n'a pas retenu l'infraction de perte de maîtrise. Une décision administrative ne devant en principe pas s'éloigner des conclusions du jugement pénal, elle estime que l'infraction retenue devrait être moyennement grave avec, pour corollaire, un retrait de permis de conduire limité à 1 mois. A titre subsidiaire, elle relève que l'autorité intimée n'explique pas dans sa décision la raison pour laquelle elle a retenu une faute grave et non pas moyennement grave. Ce faisant, la décision intimée souffre d'un défaut de motivation. Elle conclut à l'annulation de la décision intimée et au prononcé d'un retrait du permis de conduire à 1 mois, sous suite de frais et dépens.

E.

Dans ses observations du 11 avril 2013, le SCAN conclut au rejet du recours. Il rappelle que selon le rapport de police, les freins avaient bien été actionnés par la recourante et qu'aucun défaut technique n'a été constaté sur le véhicule. Il constate que la recourante n'a jamais donné une raison justifiant son freinage intempestif et qu'une telle manœuvre doit être considérée comme une infraction grave au regard de la jurisprudence. Il ajoute que, si après réexamen du dossier, il ne peut pas être retenu une perte de maîtrise, il n'en demeure pas moins que la seule manœuvre de freinage intempestif remplit la condition de l'infraction grave.

F.

Par courrier du 19 avril 2013, la recourante estime que l'autorité intimée n'a pas fondé sa décision sur des constatations de faits que le juge pénal ne connaissait pas, n'a pas apporté de nouvelles preuves et n'a pas démontré que l'appréciation à laquelle s'est livré le juge pénal se heurterait aux faits constatés. Partant, l'autorité intimée devait retenir une infraction moyennement grave. La recourante estime encore que la jurisprudence utilisée par le SCAN ne saurait être appliquée en l'espèce puisque son comportement n'était pas intentionnel, contrairement à l'arrêt cité.

G.

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.

Le jugement pénal ne lie en principe pas l'autorité administrative, et cette indépendance des juges pénal et administratif peut conduire à des décisions contradictoires. Afin d'éviter dans la mesure du possible des contradictions, la jurisprudence a admis, s'agissant de se prononcer sur l'existence d'une infraction, que l'autorité administrative ne devait 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 (ATF 106 Ib395, consid. 2, p. 398, 105 Ib18, consid. 1a, p. 19, 104 Ib358, consid. 1, p. 360 et consid. 3, p. 362 ss). L'autorité administrative ne peut s'écarter du jugement rendu 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 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 109 Ib, p. 203, consid. 1, p. 204, 105 Ib, 18, consid. 1a, p. 19) ou celles qui relèvent de l'appréciation de la faute et de la mise en danger. Ces deux dernières hypothèses recouvrent 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 Ib312, consid. 4b, p. 315).

## 2.2.

En l'espèce, la recourante a été condamnée par ordonnance pénale à une amende de CHF 300.- et aux frais de la cause en application des articles 37, alinéa 1 et 90, chiffre 1 LCR. Aucune procédure impliquant des débats par devant un Tribunal de première instance n'ayant été initiée, l'autorité intimée est en droit de déroger à l'appréciation émise par le juge pénal, particulièrement s'agissant de la détermination de la faute et de la mise en danger. En effet, une appréciation différente de ces deux notions peut avoir une influence sur l'infraction à retenir en matière de circulation routière.

## 3.

### 3.1.

La LCR distingue les infractions légères, moyennement graves et graves (art. 16a-16c 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. 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 1 mois au minimum (art. 16b, al. 2, let. a LCR) et les retraits antérieurs à 2 ans ne sont pas un facteur aggravant (art. 16b, al. 2, let. b à e). 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 3 mois au minimum après une infraction grave. 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 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, alinéa 1, lettre 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'article 90, chiffre 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 scrupules 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.

### 3.5.

Enfin, l'article 37, alinéa 1 LCR prévoit que "le conducteur qui veut s'arrêter aura égard, dans la mesure du possible, aux véhicules qui le suivent" et l'article 12, alinéa 2 OCR, qui concrétise l'article 37, alinéa 1 LCR, précise que "sauf nécessité, les coups de frein et arrêts brusques ne sont admis que si aucun véhicule ne suit". Selon la jurisprudence, ces dispositions doivent être interprétées à la lumière de la règle fondamentale de la circulation de l'article 26 LCR, selon laquelle "chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies" et en tenant compte des conditions actuelles de circulation qui ont pour conséquence que même un ralentissement qu'on ne peut à proprement parler considérer comme "brusque" entrave la sécurité de la circulation. Aussi a-t-il été admis qu'un automobiliste qui, suivi par un autre véhicule sur l'autoroute, ralentit sa vitesse de manière sensible, freine aussi de manière brusque au sens de l'article 12, alinéa 2 OCR (Schikanstop), autant que ce comportement peut mettre en danger un autre usager de la route (ATF 117 IV 504, consid. 1bet c, p. 506s.). L'article 37, alinéa 1 LCR doit en outre être interprété à la lumière des règles générales de circulation de l'article 31 LCR, qui exige du conducteur qu'il reste "constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence", et de l'article 32 LCR, selon lequel la vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances. Les précautions avant le ralentissement ou l'arrêt que l'article 37, alinéa 1 LCR impose au conducteur qui précède un véhicule sont une concrétisation de ces règles générales de prudence, visant à assurer la sécurité et à éviter la mise en danger des autres usagers (arrêt du TF du 4 juillet 2003, réf. 6S.100/2003).

Ainsi et sauf nécessité, les coups de frein et arrêts brusques ne sont admis que si aucun véhicule ne suit (art. 12, al. 2 OCR). Selon la jurisprudence, la notion de nécessité s'interprète largement; seul l'arrêt brusque et inutile ("unnötigerweise") est interdit (ATF 115 IV 248, consid. 4c, p. 253/254). Ainsi, celui qui freine brusquement pour éviter un animal ne viole pas l'article 12, alinéa 2 OCR (même arrêt consid. 5b, p. 254/255). Au surplus, un freinage brusque ne sera fautif que si le conducteur sait ou doit savoir que son comportement met en danger un autre usager de la route (même arrêt consid. 5d, p. 255; ATF 117 IV 504, consid. 1c, p. 507). Le freinage violent sans autre motif que la mauvaise intention constitue une faute grave au sens de l'article 90, chiffre 2 LCR (Bussy/Rusconi, op. cit., n. 1.3.3 ad, art. 37 LCR; arrêt du TF du 6 juin 2000, réf. 4C.3/1997).

## 4.

### 4.1.

En définitive, la question à se poser est de savoir si l'infraction commise par la recourante 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 soient considérées comme graves. S'agissant de la mise en danger, au vu de l'accident intervenu, elle doit être 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 de la recourante constitue un comportement gravement contraire aux règles de la circulation ou si, de manière contraire à ses devoirs, elle n'a absolument pas pris en compte le fait qu'elle

mette 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. 4bet la jurisprudence citée).

5.

5.1.

La recourante, si elle admet l'arrêt brusque de son véhicule, estime que son geste n'était pas intentionnel, comme dans le cas de la jurisprudence invoquée par le SCAN dans ses observations, de sorte qu'il ne peut lui être imputé qu'une infraction moyennement grave, réduisant le temps de retrait de son permis de conduire à 1 mois.

5.2.

Il faut donc se demander si l'intention liée au freinage brusque a une influence sur la qualification de l'infraction à retenir. A titre d'exemple, dans l'arrêt du Tribunal fédéral du 6 juin 2000 (réf. 4C.3/1997), l'intention réelle du motocycliste n'avait pas pu être déterminée. Sur la base des constatations de l'expert, il avait toutefois pu être exclu que le motocycliste ait été confronté tout à coup à un danger. Comme le freinage était maîtrisé, il n'apparaissait pas non plus que le motocycliste ait été surpris par le tracé de la route. Il n'était également guère imaginable que le motard entendait se rendre, car si telle avait été son intention, il aurait ralenti et non freiné brusquement. Au demeurant, un freinage brusque dans ces circonstances aurait été inutile. Le freinage intempestif de la moto apparaissait ainsi dénué de raison objective et, partant, inutile. Le Tribunal fédéral a ainsi considéré que le motocycliste devait être conscient des risques que sa manœuvre faisait courir notamment à ses poursuivants et que la faute retenue devait être qualifiée de grave.

5.3.

Dans le cas d'espèce, la recourante a effectué un freinage intempestif sur une autoroute, dans un tunnel, sans que l'on puisse déterminer les raisons de ce comportement. La recourante avait avancé la possibilité d'un problème technique de son véhicule; possibilité qui a été exclue par une expertise diligentée par le SCAN. Ainsi, au vu de l'expertise, le dossier ne permet pas de retenir une interprétation favorable à la recourante, soit qu'il s'agissait d'un problème technique du véhicule. Si tel avait été le cas, aucune faute n'aurait pu être imputée à la recourante qui aurait vraisemblablement été acquittée dans le cadre de la procédure pénale (ce qui n'est pas le cas en l'espèce). Il faut donc retenir, à défaut d'autres éléments au dossier, que le freinage intempestif résulte d'une manœuvre volontaire de la conductrice, et ce même si l'intention ■ impossible à déterminer en l'espèce - de cette dernière n'était pas chicanière à l'attention des autres usagers de la route. Elle devait cependant être consciente qu'un tel freinage sur une autoroute, dans un tunnel, créait une

situation potentiellement très dangereuse pour les autres usagers de la route. Preuve en est l'accident qui s'en est suivi et qui aurait pu être bien plus grave. Il faut ainsi retenir, au vu des risques importants que cette manœuvre pouvait engendrer, que la faute commise est grave.

Partant, le comportement de la recourante, impliquant une mise en danger concrète et une faute grave, doit être qualifié d'infraction grave au sens de l'article 16c, alinéa 1, lettre a LCR. La décision du SCAN, conforme au droit et non entaché d'arbitraire, doit ainsi être confirmée.

6.

6.1.

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 3 mois (art. 16c, al. 2, let. a LCR).

6.2.

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

7.

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 l'issue de la procédure, il n'est pas alloué de dépens (art. 48, al. 1 LPJA a contrario).

8.

Pour le surplus, le délai imparti à la recourante pour déposer son permis de conduire étant échu, il appartiendra au SCAN d'en fixer un nouveau.

Par ces motifs, le conseiller d'Etat, chef du Département du développement territorial et de l'environnement,

décide:

1. Le recours du 13 février 2013 de X. contre la décision du service cantonal des automobiles et de la navigation du 4 février 2013 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 28 février 2013;

3. Il n'est pas alloué de dépens.

Neuchâtel, le 9 septembre 2013

Yvan Perrin

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