

NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2014.162 vom 2. Juli 2015

Ne Jurisprudence Adm, 2015-07-02, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_jurisprudence_adm_REC.2014.162

FR: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2014.162 du 2 juillet 2015

IT: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2014.162 del 2 luglio 2015

Regeste

La course de contrôle est un examen de capacités. L'expert mandaté à la course doit décider, sur la base de l'obtention d'ensemble qu'il obtient lors du parcours, si le conducteur est capable de conduire un véhicule automobile selon les règles de la circulation. Un examen ultérieur d'une course de contrôle est de prime abord très limité et se restreint aux erreurs évidentes. In casu, échec confirmé, au vu du nombre d'insuffisances de la candidate et des deux interventions de sécurité auxquelles l'expert a dû procéder.

Volltext

A.

X., ressortissante serbe née le [] 1977 (ci-après: l'intéressée, respectivement la recourante) est titulaire d'un permis de conduire délivré en 2002 dans son pays d'origine. Entrée en Suisse le 23 septembre 2012 dans le cadre d'un regroupement familial (permis B), elle a sollicité le 24 septembre 2013 l'échange de son permis de conduire étranger contre un document suisse. A cet effet, elle s'est prêtée le 12 mars 2014 à une course de contrôle qui s'est soldée par un échec.

B.

Par courrier du 14 mars 2014, la commission administrative du service cantonal des automobiles et de la navigation (ci-après: la commission) a avisé l'intéressée de cet échec et des lacunes mentionnées dans le rapport de l'expert, notamment "dans la technique de conduite et de maîtrise du véhicule, la maîtrise et sens de la circulation, l'utilisation de la chaussée, les manœuvres particulières sur piste: avec intervention de sécurité". La commission avisait X. que l'octroi du permis de conduire suisse de la catégorie "B" devra être subordonné à la délivrance d'un permis d'élève conducteur et à la réussite des examens usuels.

Toutefois, avant de prendre une décision définitive, la commission lui a imparti un délai de 20 jours pour exercer son droit d'être entendue.

C.

Dans sa prise de position du 18 mars 2014, X. se déclare extrêmement étonnée de l'appréciation portée par l'expert. Elle allègue que pendant la course, ce dernier ne lui a fait aucun commentaire sur sa façon de conduire, ni n'a pris aucune note. Quant aux reproches et remarques qui lui sont faites sur sa façon de conduire, elle les conteste, alléguant notamment n'avoir circulé qu'en ville, de sorte qu'il n'a pas été question de circuler sur une piste, ni d'intervention de sécurité.

D.

Par décision du 7 avril 2014, la commission a interdit à X. l'usage de son permis de conduire étranger sur l'ensemble du territoire suisse ainsi que dans la Principauté du Liechtenstein, étant précisé que la délivrance d'un permis de conduire suisse était subordonné à la réussite des examens usuels de conduite.

Se fondant sur les observations de l'expert consignées dans le procès-verbal rédigé suite à la course de contrôle du 12 mars 2014, ainsi que sur la directive de l'Association des services des automobiles (ASA) fixant les exigences de la course de contrôle, la commission retient que X. n'a pas démontré qu'elle maîtrisait son véhicule dans le trafic. A titre d'exemple, elle cite le fait que l'intéressée s'est arrêtée à une signalisation en phase rouge qui ne lui était pas destinée, provoquant ainsi un encombrement du trafic.

E.

A l'appui de son recours du 21 mai 2014 contre cette décision, X. invoque principalement un défaut de motivation du procès-verbal de la course de contrôle, et, partant, une violation de son droit d'être entendue. Elle ne peut en effet comprendre les raisons de son échec sur la simple base de ce rapport d'examen manifestement lacunaire, qu'elle n'a ni reçu ni signé. Or, durant la course, l'expert ne lui a fait aucune remarque au sujet de sa façon de conduire et aucun compte-rendu ne lui a été donné à la fin de la course.

Quant au fait de s'être arrêtée à une signalisation en phase rouge qui ne lui était pas destinée, la recourante fait valoir qu'une telle erreur est insuffisante pour impliquer un échec et souligne qu'il n'y a pas eu d'accident, mais un simple encombrement. Elle note qu'une telle erreur peut arriver à un détenteur du permis de conduire suisse qui ne connaît pas bien les signalisations en place sur les lieux. Quant aux autres fautes constatées dans le rapport de l'expert, il apparaît impossible de déterminer en quoi elles consistent, tant elles sont décrites de manière imprécise. La recourante en déduit que l'expert a fait preuve d'une sévérité excessive à son égard.

Elle conclut principalement, sous suite de frais et dépens, à l'annulation de la décision attaquée et à la délivrance d'un permis de conduire ou, subsidiairement, à l'annulation de la course de contrôle viciée et à la possibilité de pouvoir en effectuer une nouvelle.

F.

Dans ses observations circonstanciées du 12 août 2014, la commission conclut au rejet du recours. Elle souligne notamment que selon la pratique, la recourante a été dûment informée par l'expert des motifs de son échec à la fin de la course de contrôle. Quant aux éléments relevés par ce dernier, qui a dû intervenir à deux reprises durant l'examen, ils sont sources de danger pour les autres usagers de la route et ne permettent donc pas de procéder à l'échange du permis de conduire étranger.

G.

Le contenu de ces observations a été porté à la connaissance de la recourante, qui a maintenu ses conclusions dans un courrier du 9 septembre 2014. A cette occasion, elle a précisé avoir à peine freiné devant le feu de signalement, sans pour autant s'être véritablement stoppée.

H.

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.

Aux termes de l'article 14, alinéa 1 LCR, tout conducteur de véhicule automobile doit posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires à la conduite. L'alinéa 3 stipule que dispose des qualifications nécessaires celui qui connaît les règles de la circulation et est capable de conduire en toute sécurité les véhicules de la catégorie correspondant au permis.

En vertu de l'article 42, alinéa 3bis, lettre a de l'Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC, RS 741.51), sont tenus d'obtenir un permis de conduire suisse les conducteurs de véhicules automobiles en provenance de l'étranger qui résident depuis plus de douze mois en Suisse sans avoir séjourné plus de trois mois consécutifs à l'étranger. Aux termes de l'article 44, alinéa 1 OAC, le titulaire d'un permis national étranger valable recevra un permis de conduire suisse pour la même catégorie de véhicules s'il apporte la preuve, lors d'une course de contrôle, qu'il connaît les règles de la circulation et qu'il est à même de conduire d'une façon des véhicules des catégories pour lesquelles le permis devrait être valable. Si la personne concernée ne réussit pas la course de contrôle, le permis de conduire lui sera retiré ou l'usage du permis de conduire étranger lui sera interdit. La personne concernée peut demander un permis d'élève conducteur. La course de contrôle ne peut pas être répétée (art. 29, al. 2, lettre a et al. 3 OAC).

3.

En l'espèce, la recourante, titulaire d'un permis de conduire serbe, a échoué à la course de contrôle pratique du 12 mars 2014, d'où le refus de la commission de procéder à l'échange dudit permis contre un permis suisse et l'interdiction faite à l'intéressée, par décision du 7 avril 2014, de faire usage de ce permis.

A l'appui de son recours, X. invoque en premier lieu un défaut de motivation du procès-verbal de la course de contrôle et, partant, une violation de son droit d'être entendue. Elle soutient ne pas pouvoir comprendre les raisons de son échec sur la simple base d'un rapport d'examen manifestement lacunaire, ce d'autant plus que durant la course, l'expert ne lui a fait aucune remarque et qu'aucun compte rendu ne lui a été donné à la fin de la course, pas plus d'ailleurs qu'elle n'a reçu ni signé ledit procès-verbal.

4.

Selon l'article 12a OAC, le résultat de l'examen est notifié au candidat. En cas d'échec, les motifs en sont communiqués. L'obligation de motivation découle du droit d'être entendu. Elle garantit que l'autorité prend en compte les griefs de l'intéressé et les examine. Dans le cadre des courses de contrôle, l'obligation de la motivation n'est pas règlementée. L'expert mandaté doit informer le candidat des raisons concrètes l'ayant poussé à prendre une décision négative. Pour ce faire, il doit mémoriser pendant la course les erreurs. Comme il doit en premier lieu observer le conducteur et être prêt à intervenir si nécessaire, il ne peut cependant établir un rapport pendant l'examen; il doit le faire immédiatement après la course (Décision du DETEC du 24 juillet 2007 dans la cause T.V. contre TA du canton de Fribourg, consid. 8; ATF 6A.121/2001).

En pratique, l'expert chargé d'évaluer une course de contrôle ne prend aucune note durant celle-ci, notamment pour ne pas stresser le candidat et influencer négativement le déroulement de sa course. A la fin de celle-ci, conformément au chiffre 74 des Directives n° 19 de l'ASA intitulées "Course de contrôle et examen de théorie complémentaire", dans leur version du 26 novembre 2010, l'expert communique au candidat le résultat de la course ainsi que, en cas d'échec, les raisons principales de celui-ci. Par la suite, l'expert remplit le rapport de la course de contrôle. Ce formulaire est conçu de telle sorte que l'expert ne doit plus que cocher les éventuelles fautes. Le rapport d'examen est un document stéréotypé qui énonce, en de multiples critères, les exigences déterminantes de la course de contrôle, telles que définies par le chiffre 5 des Directives précitées. Pour chaque point, l'expert doit apprécier la prestation du candidat et, lorsqu'il la juge insuffisante, cocher la case correspondante. Cette manière de procéder permet de s'assurer, dans un souci d'égalité de traitement entre les candidats, que tous les éléments déterminants de la course de contrôle sont évalués.

Dans son principe, la présentation du rapport d'examen dans une formulation sommaire prédéfinie n'est donc pas critiquable. Elle n'a d'ailleurs pas été remise en cause par l'autorité fédérale de recours, qui a confirmé que le rapport d'examen ne peut refléter celui-ci de manière restreinte et que c'est l'impression directe de l'expert qui est déterminante (Décision du DETEC du 24 juillet 2007 précitée).

5.

In casu, le rapport d'examen complété au terme de la course de contrôle effectuée par la recourante remplit les exigences de motivation précitées. Il ressort également des observations de la commission qu'à l'issue de l'examen, conformément à la pratique des experts du SCAN et en respect des Directives n° 19, la recourante a été dûment informée par l'expert des motifs de son échec. Le grief de violation du droit d'être entendue doit par conséquent être rejeté.

6.

La recourante conteste également les conclusions de l'expert et se plaint de sa sévérité.

La course de contrôle est un examen de capacités (ATF 136 II 61). L'expert mandaté à la course doit décider, sur la base de l'impression d'ensemble qu'il obtient lors du parcours, si le conducteur est capable de conduire un véhicule automobile selon les règles de la circulation. Un rapport de l'examen ne peut que refléter celui-ci de manière restreinte; dans ce document, l'expert présente les raisons l'ayant conduit à prendre sa décision. Par conséquent, un examen ultérieur d'une course de contrôle est de prime abord très limité et se restreint aux erreurs évidentes. Il s'ensuit qu'une autorité de recours n'est pas en mesure de substituer son appréciation à celle de l'expert. En effet, déterminer la capacité d'une personne à conduire un véhicule suppose des conséquences techniques spécifiques, raison pour laquelle on recourt à des spécialistes qui, en raison de leur expérience, sont spécialement aptes à faire passer ces examens. Comme le Tribunal fédéral a déjà eu l'occasion de le confirmer dans une jurisprudence constante, l'évaluation de ce type d'examen n'est guère contrôlable, parce que le plus souvent, l'autorité de recours ne connaît pas tous les facteurs déterminants de l'évaluation; elle ne peut pas reconstituer intégralement l'état de fait en faisant administrer des preuves (ATF 106 Ia 2 = JdT 1982 I 228 et les références citées).

Selon le chiffre 72 des Directives n° 19 précitées, la constatation par l'expert d'un des critères suivants entraîne, en règle générale, une décision négative: anticipation insuffisante, mise en danger concrète ou abstraite accrue en raison d'une observation inadaptée; observation inefficace lors d'un changement de voie; vitesse inadaptée aux conditions de la route, du trafic et de la visibilité; fautes graves lors de l'utilisation de la chaussée; application insuffisante des règles de priorité; fautes graves lors du maniement du véhicule; autres inobservations des règles de circulation analogues qui, selon l'expérience, peuvent conduire à des accidents.

7.

In casu, il résulte du procès-verbal d'examen que l'expert a relevé neuf points sur lesquels la conduite de la recourante prêtait le flanc à la critique (étant précisé que la course a eu lieu avec un véhicule doté d'une boîte de vitesse automatique). Les insuffisances relevées par l'expert concernent notamment l'utilisation des freins, l'observation de la signalisation, l'anticipation (projection du regard et analyse/décision) ou encore l'utilisation de l'espace latéral. Sous la rubrique manœuvres, l'expert a coché la case "encombrement". Dans ses observations, la commission rappelle que l'expert a dû procéder à deux reprises à une intervention de sécurité. La première fois, après avoir démarré à un feu vert, la recourante, pensant soudainement que la signalisation au rouge pour les autres usagers lui était destinée, s'est arrêtée au milieu d'un carrefour, provoquant de la sorte un encombrement du trafic. La seconde fois, constatant qu'elle circulait trop à droite, l'expert a dû intervenir pour rétablir la trajectoire du véhicule.

Pour sa part, la recourante soutient avoir à peine freiné devant le feu de signalement, démontrant ainsi la prudence dont elle fait preuve au volant. Elle note par ailleurs que de l'avis même de l'expert, son comportement n'a causé aucun accident, mais un encombrement. Elle réfute en outre toute intervention de sécurité.

8.

Les éclaircissements de la recourante ne sauraient toutefois justifier une remise en cause du résultat de l'examen. D'une part, comme cela a déjà été dit, déterminer la capacité d'une personne à conduire nécessite de disposer de connaissances techniques spécifiques. Renseignement pris auprès du SCAN, l'expert qui a officié lors de la course de contrôle de X. est un spécialiste chevronné au bénéfice d'une vingtaine d'années d'expérience en qualité d'expert. D'autre part, aucun élément du dossier ne permet de présumer que l'appréciation qu'il a donnée de la prestation de la candidate contiendrait des erreurs manifestes qui pourraient être corrigées par l'instance de recours. Au contraire, force est de constater que plusieurs des insuffisances relevées par l'expert correspondent au chiffre 72 des Directives précitées: il en va ainsi de l'anticipation insuffisante ou de la confusion de la recourante en lien avec le feu de signalisation, qui constitue un exemple caractéristique de situation qui peut potentiellement aboutir à un accident (même s'il n'y a eu, en l'espèce, et par chance, qu'encombrement du trafic).

Comme le relève avec pertinence la commission dans ses observations, les éléments relevés par l'expert sont sources de danger pour les autres usagers de la route. On ne saurait par conséquent reprocher à ce dernier d'avoir fait preuve d'une sévérité excessive en concluant à l'échec, alors qu'il a dû procéder à deux interventions justifiées par la sécurité du trafic. Or, pareilles interventions sont manifestement incompatibles avec la réussite d'une course de contrôle. Enfin, la recourante n'apporte aucun élément objectif de nature à établir que

l'expert aurait fait preuve de sévérité à son égard.

9.

Au vu de l'échec manifeste de la recourante à la course de contrôle du 12 mars 2014, la commission ne pouvait pas autoriser X. à échanger son permis de conduire serbe contre un permis de conduire suisse. La course de contrôle ne pouvant être répétée (art. 29, al. 3 OAC), la recourante ne peut désormais plus faire usage de son permis de conduire étranger (art. 29, al. 2, let. a OAC); il lui est en revanche loisible de demander un permis d'élève conducteur et d'obtenir un permis de conduire suisse à la condition de réussir les examens usuels de conduite prévus par la législation.

10.

Même si elle semble sévère à la recourante, la décision attaquée, ne relevant ni d'un excès ni d'un abus du pouvoir d'appréciation de l'autorité de première instance, doit par conséquent être confirmée et le recours rejeté, sous suite de frais (art. 47, al. 1 LPJA). Vu l'issue de la cause, il ne sera pas alloué de dépens (art. 48, al. LPJA a contrario).

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

décide:

1. Le recours de X. du 21 mai 2014 est rejeté.
2. Un émolument de Fr. 600.- et des frais s'élevant à Fr. 60.- sont mis à la charge de la recourante, montant compensé par l'avance de frais versée le 10 juin 2014.
3. Il n'est pas alloué de dépens.

Neuchâtel, le 2 juillet 2015

Laurent Favre

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