

NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2014.89 vom 18. November 2014

Ne Jurisprudence Adm, 2014-11-18, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_jurisprudence_adm_REC.2014.89

FR: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2014.89 du 18 novembre 2014

IT: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2014.89 del 18 novembre 2014

Regeste

Le recourant a perdu la maîtrise de son véhicule en descendant le pont de Valangin alors que la route était enneigée. Il a effectué quatre tête à queue, heurté par deux fois une glissière de sécurité et une fois un mur situé à gauche de l'entrée du tunnel des Gorges du Seyon. Le recourant estime qu'au vu de sa vitesse inférieure à la vitesse autorisée (60-70 km/h), il doit être exempté de toute sanction, voir être sanctionné d'un simple avertissement. Le recourant a été sanctionné par le service cantonal des automobiles et de la navigation (SCAN) d'un retrait de permis d'une durée d'un mois (minimum légal) pour avoir commis une infraction moyennement grave. Cette décision, objet du recours, a été confirmée par l'instance supérieure. En effet, 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. En l'occurrence, même si la faute du recourant pourrait éventuellement être qualifiée de légère, il n'en demeure pas moins que la mise en danger créée - non seulement est concrète au vu de la survenance de l'accident - mais aurait pu avoir des conséquences bien plus graves.

Volltext

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

A.

Selon le rapport de la police neuchâteloise du 1er avril 2013, X. (ci-après: l'intéressé, respectivement, le recourant), circulait sur l'autoroute H20 le mercredi 16 janvier 2013 à 5h40. Peu après le Pont-Noir à Valangin en direction de Neuchâtel, l'intéressé, alors que la route était enneigée et qu'il circulait, selon lui, à une vitesse de 60-70 km/h, a perdu la maîtrise de son véhicule. Ce faisant, il a heurté par deux fois une glissière de sécurité et une fois le mur situé à gauche de l'entrée du tunnel. Le véhicule, fortement endommagé (mentionné comme "détruit" dans le rapport de police, p.1), a stoppé sa course dans l'angle de la glissière de sécurité situé à gauche du local technique avant l'entrée du tunnel des Gorges du Seyon en direction de Neuchâtel.

B.

Le 16 mai 2013, le dossier a été suspendu jusqu'à droit connu au pénal par le service cantonal des automobiles et de la navigation (ci-après: SCAN) sur demande de l'intéressé.

Une ordonnance pénale administrative a été rendue le 3 septembre 2013, condamnant l'intéressé à une amende de CHF 250.-, plus CHF 60.- de frais pour perte de maîtrise en raison d'une vitesse inadaptée aux conditions de la route (60-70 km/h) en application des articles 3, al. 1 et/ou 32, al. 1 LCR ou 4, al. 2 OCR. Dite ordonnance n'a fait l'objet d'aucune

opposition, de sorte qu'elle est devenue définitive et exécutoire.

C.

Par courrier du 20 janvier 2014 au SCAN, l'intéressé conteste avoir commis une quelconque infraction. Il relève qu'au moment de l'accident, il s'est fait dépassé par un véhicule, ce qui démontre bien que d'autres conducteurs circulaient plus rapidement que lui, sans pour autant subir la même mésaventure. Il estime que dans ces conditions et au vu de l'état glissant de la chaussée, il convient de renoncer à toute mesure administrative à son encontre, ou, très subsidiairement, de limiter cette mesure à un avertissement.

D.

Par décision du 3 février 2014, le SCAN a retiré le permis de conduire de l'intéressé pour une durée d'un mois en considérant que l'infraction commise était moyennement grave en application de l'article 16b al.1 let. a et al.2 let.a LCR. Il précise que le retrait fixé au minimum légal tient compte de l'ensemble des circonstances et du besoin professionnel de l'intéressé.

E.

Par mémoire du 7 mars 2014, l'intéressé défère ce dossier devant le Département de la gestion du territoire (actuellement: Département du développement territorial et de l'environnement; DDTE). En bref, il allègue que l'accident ne s'est pas produit en raison d'une imprudence de sa part, mais bien en raison de l'état de la chaussée. Il relève qu'il n'est nullement prouvé qu'une vitesse inférieure à la sienne étant déjà de 60-70 km/h aurait permis d'éviter l'accident. Il conclut principalement à ce qu'aucune sanction administrative ne soit prononcée et, subsidiairement, au prononcé d'un avertissement, le tout sous suite de frais et dépens.

F.

Dans ses observations du 12 mai 2014, le SCAN conclut au rejet du recours et au maintien de la décision entreprise. En bref, il se réfère à la jurisprudence retenant que le fait de rouler à une vitesse même inférieure à la vitesse autorisée sur une route enneigée constitue une infraction moyennement grave. Partant, le prononcé d'un retrait du permis de conduire d'un mois, correspondant au minimum légal, est proportionné aux circonstances.

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. 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).

2.2. L'article 31, alinéa 1 LCR prévoit que le conducteur doit rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence. Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, la perte de maîtrise du véhicule ne constitue pas toujours une infraction grave au sens de l'article 16c, alinéa 1, lettre a LCR (cf. arrêt du Tribunal fédéral du 29 novembre 2007, réf. 1C_235/2007). En effet, il y a lieu de qualifier la gravité de l'infraction selon les circonstances du cas d'espèce, en particulier le degré de mise en danger de la sécurité d'autrui et selon la faute de l'intéressé. Il n'est dès lors aucunement exclu qu'une perte de maîtrise ne cause qu'une mise en danger moyennement grave au sens de l'article 16b, alinéa 1, lettre a LCR, voire légère au sens de l'article 16a, alinéa 1, lettre a LCR (arrêt du Tribunal fédéral du 29 novembre 2007, réf. 1C_235/2007, consid. 2.2). Afin de déterminer si une mise en danger peut être considérée comme légère, il faut non seulement tenir compte du cas d'espèce, mais également se référer, en cas d'accident et en l'absence de blessés tiers, à la mesure des dommages qui se produisent habituellement en cas de réalisation du risque (Arrêt Verwaltungsrekurskommission SG du 12 décembre 2006, IV-2006/87, cons. 4b, in Journée du droit dans la circulation routière du 8 mai 2009, retrait du permis de conduire: la problématique des "accidents" sous l'angle de la Révision du 14.12.2001, présentation de M. Cédric Mizel, p. 2). En d'autres termes, s'il ne résulte de l'accident qu'une touchette entre deux véhicules, il se peut, en fonction des circonstances du cas, que la mise en danger soit considérée comme légère. Par contre, si le résultat de l'accident est bien plus grave, une mise en danger légère ne pourra pas être retenue.

2.3. Aux termes de l'article 32, alinéa 1 LCR, la vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux conditions de la route (ATF 101 IV 221, consid. 1). Une vitesse sera qualifiée de convenable en fonction des circonstances telles que l'état de configuration de la route, de la densité du trafic, des caractéristiques du véhicule, de son chargement et de la nature des pneumatiques (ATF 101 IV 221, consid. 1).

2.4. A titre d'exemple, une vitesse inadaptée, considérée comme constitutive d'une mise en danger grave de la sécurité au sens de l'article 16, alinéa 3, lettre a LCR, a été retenue dans le cas d'un automobiliste qui, malgré une forte pluie, avait circulé sur une autoroute à environ 120 km/h et qui était parti en dérapage à cause de l'aquaplaning (ATF 120 Ib 312, consid. 4c). Une vitesse inadaptée a également été admise s'agissant d'un conducteur qui avait dérapé sur une route verglacée en raison de sa vitesse, alors que les circonstances auraient dû l'inciter à prévoir cette éventualité (ATF 115 IV 241, consid. 2). Le Tribunal fédéral a en outre considéré que le conducteur qui circule à une vitesse de 50 km/h dans une

localité, sur une chaussée recouverte de neige fondante et dans un léger virage, commet pour le moins une faute de gravité moyenne, dans la mesure où il pouvait prévoir en grande partie la mise en danger du trafic qu'il a causé (ATF 126 II 192, consid. 2b, in JT 2000 I 398). Enfin, le Tribunal fédéral a confirmé un retrait de trois mois (infraction grave) pour perte de maîtrise sur une autoroute légèrement enneigée alors que le conducteur roulait à une vitesse inférieure à la limitation (arrêt du Tribunal fédéral du 5 mai 2011, réf. 1C_38/2011). En effet, il n'est souvent pas suffisant de réduire la vitesse de quelques km/h en dessous de la vitesse autorisée à l'approche d'un danger tel qu'à la sortie d'un tunnel, lorsque les conditions de la route changent brusquement (arrêt du Tribunal fédéral du 5 mai 2011, réf. 1C_38/2011, consid. 5). Au surplus, on peut présumer que les conducteurs savent que le risque d'accident ou de dérapage est élevé lorsque les routes sont recouvertes de neige ou de glace; il en va de même dans les courbes lorsque le véhicule est en accélération (ATF 126 II 192, consid. 2 = RDAF 2001, p. 677). Ainsi, le conducteur doit se déplacer lentement lorsque la chaussée est recouverte de neige ou de glace étant précisé que la vitesse maximale autorisée ne peut être adoptée que sur des chaussées et dans des conditions de trafic favorables (ATF 126 II 192, consid. 2, in JT 2000 I 398 et RDAF 2001, p. 677).

2.5. En l'espèce, le recourant estime que les mesures qu'il a prises en ayant une vitesse inférieure à la vitesse autorisée au vu de l'état enneigé de la route et du fait que d'autres véhicules l'ont dépassé à une vitesse supérieure suffisent à considérer qu'il n'a commis aucune faute ou une faute très légère impliquant au mieux d'être libéré de toute mesure et, au pire, de se voir signifier un avertissement.

Rappelons que 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. En l'occurrence, même si la faute du recourant pourrait éventuellement être qualifiée de légère, il n'en demeure pas moins que la mise en danger créée - non seulement est concrète au vu de la survenance de l'accident - mais aurait pu avoir des conséquences bien plus graves. En effet, la doctrine et la jurisprudence, si elles considèrent qu'il peut exister, dans des cas particuliers, des accidents impliquant une mise en danger légère (voir consid. 2.2 ci-dessus), elles relèvent également qu'il convient de se référer à la mesure des dommages qui se produisent habituellement en cas de réalisation du risque. A par exemple été considéré comme une mise en danger légère un cas où l'accident est bénin (légère touchette à très basse vitesse entre deux véhicules ou à l'endroit d'un conducteur de scooter au vu du moindre risque créé pour autrui dans le cas de figure particulier). En l'occurrence, il n'est pas contesté qu'un accident s'est produit. Même s'il n'en a résulté que des dégâts matériels, la potentialité du danger et le risque créé pour autrui n'étaient pas de peu d'importance. Preuve en est que le véhicule du recourant a été détruit dans la manœuvre et qu'il a dû être évacué par un dépanneur (selon le rapport de police, p. 1); ce qui donne une idée de la force non négligeable du choc. D'autre part, le véhicule du recourant a fait quatre têtes à queue sur une voie d'autoroute à deux pistes en traversant la voie de dépassement avant de finir sa course de l'autre côté de la chaussée à l'entrée du tunnel des Gorges du Seyon (selon le plan figurant au rapport de police, p. 5); chaussée généralement à forte fréquentation. Si l'accident du recourant n'a impliqué aucun autre usager de la route, il ne s'agit pas là d'une constatation d'une mise en danger potentiellement moins grande, mais plutôt d'une chance dont le recourant a bénéficié. Partant et au vu du risque créé pour les autres usagers de la route, il n'est pas possible de considérer que la mise

en danger (concrète en l'espèce) était légère. Il faut à tout le moins considérer qu'elle était moyennement grave, de sorte que l'infraction y étant attachée est, elle-aussi, moyennement grave au sens de l'article 16b al.1 let. a LCR. Le SCAN a ainsi correctement fait usage de son pouvoir d'appréciation en considérant que l'infraction commise devait être qualifiée de moyennement grave, de sorte que sa décision doit être confirmée.

Remarquons encore que le fait que les autres usagers de la route circulant plus rapidement (selon le recourant) n'aient pas perdu la maîtrise de leur véhicule ne sauraient dédouaner le recourant de toute responsabilité.

3.

3.1. Au vu de ce qui précède, force est de constater que le SCAN n'a pas constaté les faits de manière incomplète, ni n'a pas fait un usage abusif de son pouvoir d'appréciation en qualifiant la faute commise par le recourant de moyennement grave au sens de l'article 16b, alinéa 1, lettre a LCR et en fixant la durée du retrait à un mois (art. 16b, al. 2, let. a LCR) correspondant au minimum légal.

3.2. 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 moyennement grave et le retrait de permis de conduire pour une durée d'un mois étant déjà la sanction légale minimale attachée à l'application de l'article 16b al.1 lit a et al.2 lit a LCR, il n'est pas possible de la réduire encore (art. 16 al. 3 in fine LCR).

4.

4.1. 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).

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

décide:

1. Le recours du 7 mars 2014 de X. contre la décision du service cantonale des automobiles et de la navigation du 3 février 2014 est rejeté.

2. Un émolument de Fr. 600.- et des frais s'élevant à Fr. 60.- sont mis à la charge du recourant, montant compensé par l'avance de frais versée le 19 mars 2014.

3. Il n'est pas alloué de dépens.

Neuchâtel, le 18 novembre 2014

Laurent Favre

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