

NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2017.344 vom 23. November 2018

Ne Jurisprudence Adm, 2018-11-23, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_jurisprudence_adm_REC.2017.344

FR: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2017.344 du 23 novembre 2018

IT: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2017.344 del 23 novembre 2018

Regeste

Le recourant a perdu la maîtrise du véhicule militaire qu'il conduisait. Il s'est soudainement rendu compte que son véhicule avait dévié sur la droite de sa trajectoire à l'endroit de la sortie de l'autoroute, en roulant sur une surface interdite à la circulation. Il a immédiatement effectué une manœuvre d'évitement sur la gauche mais a malgré tout perdu la maîtrise de son véhicule. Sous l'effet du choc, le véhicule a effectué un demi-tonneau puis s'est immobilisé sur ses roues 50 mètres plus loin, au travers de la bande d'arrêt d'urgence, l'avant légèrement à contre-sens et en empiétant sur la voie de circulation de droite. Le dossier avait été suspendu jusqu'à droit connu de la justice pénale militaire. Le recourant estime que l'autorité aurait dû retenir une faute bénigne au sens de l'article 16 a al. 4 LCR et non pas moyennement grave au sens de l'article 16b al. 1, let. a LCR. Il estime également que l'autorité a abusé de son pouvoir d'appréciation en attendant plus de deux ans après l'accident pour révoquer le permis définitif et octroyer un nouveau permis à l'essai avec un délai probatoire d'une année supplémentaire. Recours rejeté.

Volltext

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

A.

Selon un rapport de l'armée suisse du 5 juin 2015, X. (ci-après : l'intéressé, respectivement, le recourant), circulait le 19 mai 2015, sur l'AR A5 en direction de Neuchâtel au volant d'un véhicule militaire en ayant comme mission de distribuer le courrier à la caserne de Colombier. Vers 7h50, parvenu à proximité de la sortie d'autoroute de Boudry, l'intéressé s'est senti fatigué. Sans pouvoir en expliquer la raison, mais soupçonnant un assoupissement, il s'est soudainement rendu compte que son véhicule avait dévié sur la droite de sa trajectoire à l'endroit de la sortie AR, en roulant sur une surface interdite à la circulation. Il a immédiatement effectué une manœuvre d'évitement sur la gauche afin d'éviter de percuter le miroir séparant la voie de circulation de droite de l'autoroute et celle de la sortie. Suite à cette manœuvre, il a perdu la maîtrise de son véhicule qui a traversé la chaussée et franchi la bande d'arrêt d'urgence avant de venir percuter avec l'avant gauche de son véhicule le talus herbeux bordant le côté droit de l'AR. Sous l'effet du choc, le véhicule a effectué un demi-tonneau puis s'est immobilisé sur ses roues 50 mètres plus loin, au travers de la bande d'arrêt d'urgence, l'avant légèrement à contre-sens et en empiétant sur la voie de circulation de droite.

B.

Le dossier a été suspendu en date du 7 septembre 2015 sur le plan administratif par le service cantonal des automobiles et de la navigation (ci-après : SCAN) dans l'attente du

jugement pénal rendu par le Tribunal militaire.

C.

Le jugement du Tribunal militaire II (ci-après : le Tribunal) a été rendu le 17 mars 2017. En bref, il retient une violation des règles de la circulation routière au sens de l'article 90 al. 1 LCR, ainsi qu'un abus et dilapidation du matériel au sens de l'article 73 CPM.

L'intéressé est condamné à une amende de 1'500 francs, ainsi qu'aux frais réduits de la cause.

Au vu des éléments figurant au dossier et des déclarations de l'intéressé, le Tribunal n'a pas retenu une conduite en état d'incapacité (assoupissement).

D.

Par courrier du 26 juillet 2017 et après avoir pris connaissance du jugement du Tribunal, le SCAN invite l'intéressé à se prononcer avant qu'une décision ne soit prise à son encontre.

L'intéressé y répond par courrier du 1er septembre 2017 et relève que le Tribunal l'a acquitté de la prévention d'une violation grave des règles de la circulation routière pour ne retenir qu'une violation à l'article 90 al. 1 LCR. Il invite le SCAN à fortement relativiser la faute commise et à ne retenir aucune mise en danger d'autrui, de sorte que ne doit être retenue à son sens qu'une infraction particulièrement légère au sens de l'article 16a, al. 4 LCR. Il invite l'autorité à renoncer à toute mesure administrative.

E.

Par décision du 16 octobre 2017, le SCAN retire à l'intéressé son permis de conduire pour une durée d'un mois en qualifiant l'infraction de moyennement grave au sens de l'article 16b al. 1 let. a et al. 2 let. a LCR. En bref, il invoque une perte de maîtrise suite à un assoupissement au volant ayant créé un accident. Il précise que le permis illimité délivré par erreur devra être remplacé à l'échéance du retrait par un nouveau permis à l'essai prolongé d'une année, étant noté qu'une nouvelle infraction – même légère – entraînerait l'annulation du permis à l'essai.

F.

Par mémoire du 17 novembre 2017, le recourant défère cette décision devant le Département du développement territorial et de l'environnement. Dans les faits, il précise qu'il a passé son permis de conduire le 28 mars 2013, soit plus de deux ans avant l'accident s'étant produit le 19 mai 2015 et qu'un permis définitif lui a été délivré le 28 mars 2016, soit plus de 10 mois après la date de l'accident alors que l'autorité en avait parfaitement connaissance. En droit et à titre liminaire, il invoque un défaut de motivation de la décision intimée, puis relève que l'état de fait retenu par le SCAN n'est pas identique à celui retenu par le Tribunal puisque ce dernier l'a acquitté de la prévention d'assoupissement au volant.

Quant au retrait du permis, il estime que l'autorité a faussement appliqué le droit en retenant une infraction moyennement grave (art. 16b, al. 1 let. a LCR). A son avis, la faute doit être qualifiée de bénigne et aucune mise en danger concrète ne doit être retenue, de sorte que l'infraction doit être considérée comme particulièrement légère au sens de l'article 16a al. 4 LCR. Il invite l'autorité de céans à renoncer à toute mesure administrative.

Quant au permis de conduire à l'essai prolongé, il invoque tout d'abord une violation du droit d'être entendu puisque l'autorité ne lui a, à aucun moment avant de prendre sa décision, laissé l'opportunité de s'exprimer sur ce point. Il considère que pour cette raison formelle déjà, la décision intimée doit être annulée. Il ajoute qu'en attendant plus de deux ans et demi après l'accident pour révoquer le permis définitif et octroyer un nouveau permis à l'essai avec un délai probatoire d'une année supplémentaire, l'autorité a abusé de son pouvoir d'appréciation ; ce qui conduit, ici aussi, à l'annulation de la décision entreprise.

En définitive, il conclut, principalement, à l'annulation de la décision et au renoncement de toute mesure administrative à son égard et, subsidiairement, au renvoi de la décision au SCAN pour nouvelle décision, le tout sous suite de frais et dépens.

G.

Dans ses observations du 9 janvier 2018, le SCAN conclut au rejet du recours. Il précise que l'erreur s'étant glissée dans l'énumération des faits (soit retenir un assoupissement au volant) n'a pas été prise en compte dans la fixation de la mesure. En effet, un assoupissement au volant est en principe constitutif d'une infraction grave aux règles de la circulation routière. Il relève encore que même si un assoupissement n'a pas été retenu, le recourant a néanmoins perdu la maîtrise de son véhicule ; ce qui démontre qu'il ne portait pas toute l'attention requise à la circulation. Il ajoute, en donnant des exemples de jurisprudence, qu'au vu de la perte de maîtrise et de l'accident du recourant, il n'est pas possible de retenir une infraction particulièrement légère au sens de l'article 16a al. 4 LCR, mais plutôt moyennement grave comme le retient la décision entreprise. Enfin, il explique, jurisprudence à l'appui, qu'un nouveau permis à l'essai prolongé peut être restitué à la fin de la mesure du retrait et ceci indépendamment du fait qu'un permis de conduire définitif avait été délivré dans l'intervalle.

H.

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

Considérant en droit :

1.

Interjeté dans les formes et délai légaux, le recours est déclaré recevable.

2.

2.1.

Le recourant estime préalablement que son droit d'être entendu a été violé puisque la décision attaquée souffre d'un défaut de motivation. Il estime que cette dernière n'indique pas pourquoi elle retient un assoupissement au volant alors que le Tribunal l'a clairement écarté. Au surplus, la décision ne contient aucune indication ou développement spécifique quant aux notions de faute et de mise en danger ; notions sur lesquelles l'autorité administrative se base pour rendre sa décision. Pour ces raisons déjà, la violation du droit d'être entendu étant de nature formelle, le recourant estime que la décision intimée doit être annulée.

2.2.

Garanti par l'article 29 al. 2 Cst. féd., le droit d'être entendu est à la fois une institution servant à l'instruction de la cause et une faculté de la partie de participer au prononcé de décisions qui touchent à sa situation juridique (ATF 135 II 286cons. 5.1). Il englobe donc tous les droits qui doivent être attribués à une partie pour qu'elle puisse faire valoir efficacement son point de vue dans une procédure (ATF 132 II 485cons. 3.2). Il a pour corollaire que l'autorité, avant de rendre une décision touchant la situation juridique d'une partie, doit en informer cette dernière et lui donner l'occasion de s'exprimer préalablement sur le sujet (ATF 126 V 130cons. 2b; arrêt du TF du 20.08.2013 [9C_181/2013]cons. 3.3).

La jurisprudence a déduit du droit d'être entendu l'obligation pour l'autorité de motiver sa décision afin que le justiciable puisse la comprendre ainsi que l'attaquer utilement s'il y a lieu, et que l'autorité de recours puisse exercer son contrôle. L'autorité doit mentionner, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé sa décision, de manière à ce que l'intéressé puisse se rendre compte de la portée de celle-ci et l'attaquer en toute connaissance de cause. Elle n'a toutefois pas l'obligation d'exposer et de discuter tous les faits, moyens de preuve et griefs invoqués par les parties, mais peut se limiter à l'examen des questions décisives pour l'issue du litige (ATF 138 IV 81cons. 2.2). Il suffit que le justiciable puisse apprécier correctement la portée de la décision et l'attaquer à bon escient (ATF 134 I 83consid. 4.1 p. 88; 130 II 530consid. 4.3 p. 540; 126 I 97consid. 2b, et les arrêts cités). Dès lors que l'on peut discerner les motifs qui ont guidé la décision de l'autorité, le droit à une décision motivée est respecté même si la motivation présentée est erronée. La motivation peut d'ailleurs être implicite et résulter des différents considérants de la décision (arrêts 2C_14/2014 du 27 août 2014 consid. 3.2, non publié in ATF 140 II 345; 2C_23/2009 du 25 mai 2009 consid. 3.1, RDAF 2009 II p. 434). Il n'y a violation du droit d'être entendu que si l'autorité ne satisfait pas à son devoir minimum d'examiner les problèmes pertinents (ATF 133 III 439consid. 3.3 p. 445; 130 II 530consid. 4.3 p. 540).

2.3.

En l'occurrence, la décision intimée est une décision primaire rendue par le SCAN qui, de facto, sera moins motivée que ne pourrait être une décision sur recours ou une décision judiciaire. Partant, en mentionnant les infractions sur lesquelles elle se base pour rendre la mesure, la qualification retenue, ainsi que les articles de loi appliqués, la décision permet à l'administré d'en apprécier correctement la portée et de l'attaquer à bon escient, ce qu'il a par ailleurs fait. Il n'y a donc pas lieu de retenir une violation du droit d'être entendu du recourant sur ce point.

2.4.

Le recourant estime encore que son droit d'être entendu a été violé en ce sens qu'il n'a pas pu s'exprimer sur le fait que le SCAN ait transformé son permis de conduire illimité en nouveau permis de conduire à l'essai prolongé d'une année.

Dans le dossier du SCAN figurent deux courriers à l'adresse du recourant lui permettant de s'exprimer avant qu'une décision ne soit rendue à son encontre. La première date du 6 juillet 2015. Suite à la réponse du recourant, le SCAN a suspendu la procédure administrative dans l'attente de l'issue pénale. Le deuxième courrier date du 26 juillet 2017, soit après que le SCAN ait pris connaissance du jugement rendu le 17 mars 2017 par le Tribunal. Dit courrier informe le recourant qu'une décision finale sera rendue dans ce dossier et qu'il lui est laissé un délai de 20 jours afin de formuler des éventuelles observations.

Certes, le second courrier ne mentionne pas précisément l'intention de remplacer le permis de conduire illimité du recourant par un permis de conduire à l'essai prolongé d'une année ; mais tel n'est pas non plus la vocation d'un courrier octroyant le droit d'être entendu. Le recourant, connaissant alors le contenu du jugement du Tribunal et sachant qu'une mesure administrative allait être prise à son encontre sur la base des éléments retenus par ce Tribunal, a pu s'exprimer préalablement sur le sujet. Exercer son droit d'être entendu n'implique pas de pouvoir s'exprimer sur tous les points du dispositif futur de la décision du SCAN ; ce d'autant plus que le remplacement du permis de conduire illimité par un nouveau permis de conduire à l'essai est, comme cela sera précisé plus bas (consid. 7.2), une conséquence de la mesure administrative prise et non pas une nouvelle mesure non envisagée à l'origine. Le droit d'être entendu du recourant n'a ainsi, ici non plus, pas été violé.

3.

A titre préalable, et s'agissant de l'état de fait retenu, l'autorité de céans retiendra celui mentionné dans le jugement du Tribunal militaire II du 17 mars 2017. Il ne sera donc retenu aucun assouplissement au volant. A ce titre, on peut relever que le SCAN, même s'il l'a mentionné par erreur dans sa décision, n'a pas tenu compte non plus de cette prévention au moment de fixer la quotité de la mesure. En effet, et comme le relève le SCAN, un assouplissement au volant est en principe constitutif d'une infraction grave aux règles de la circulation routière (voir p.ex. arrêt du TF du 27 décembre 2006, réf. 6A.84/2006, ATF 126 II 206, consid. 1a, spécialement p. 208) ; infraction qui n'a pas été retenue en l'occurrence.

4.

4.1.

Le recourant estime que sa faute doit être qualifiée de bénigne et qu'aucune mise en danger concrète ne doit être retenue, de sorte que l'infraction doit être considérée comme particulièrement légère au sens de l'article 16a al. 4 LCR. Partant, il doit être renoncé à toute sanction.

4.2.

Dans sa révision partielle du 14 décembre 2001 (entrée en vigueur le 1er janvier 2005), le législateur a considérablement durci l'ancienne systématique des retraits de permis administratifs. En bref, la gravité du cas doit être déterminée en fonction du danger que l'infraction fait naître pour la sécurité et non du degré de la faute du conducteur (ATF du 5 novembre 2003, réf. 6A.37/2003, consid. 2.2.2).

4.3.

S'agissant de la qualification de l'infraction, commet une infraction légère en vertu de l'article 16a, al. 1, let. a LCR, la personne qui, en violant les règles de la circulation routière, met légèrement en danger la sécurité d'autrui et à laquelle seule une faute bénigne peut être imputée. Une infraction ne peut être considérée comme légère qu'à la double condition que la sécurité d'autrui n'ait été mise en danger que légèrement et que la faute commise soit bénigne; ces conditions étant cumulatives (arrêts 1C_3/2008 du 18 juillet 2008, consid. 5.1; 1C_75 du 13 septembre 2007, consid. 3.1; 6A.89/2006 du 19 juillet 2007, consid. 2.3; 1C_271/2008 du 8 janvier 2009, in SJ 2009 I 193; ATF 133 II 58, consid. 5.5). En cas d'infraction particulièrement légère, il est renoncé à toute mesure administrative (art. 16a,

al. 4 LCR).

Selon l'article 16b al.1 let a LCR, commet une infraction moyennement grave la personne qui, en violant gravement des règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Cet élément constitutif de l'infraction est conçu en tant qu'élément dit de regroupement. Ainsi, l'infraction sera toujours considérée comme moyennement grave lorsque tous les éléments constitutifs qui permettrait de la privilégier comme légère ou au contraire de la qualifier de graves ne sont pas réunis (arrêt 6A.16/2006 du 6 avril 2006, consid, 2.1.1, in JT 2006 I 442; Message du 31 mars 1999 de la FF 1999, volume 4, p. 4106ss, 4132). En vertu de l'article 16b al.2 lit a LCR, après une infraction moyennement grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire lui sera retiré pour un mois au minimum.

4.4.

En fait, toute la systématique des retraits de permis de conduire s'articule autour des concepts de la mise en danger et de la faute dont il faudra déterminer les degrés afin de qualifier l'infraction de légère, moyennement grave ou grave.

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" (Mizel, les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 p. 366 s). Il y a par exemple une mise en danger légère lorsqu'il y a des collisions (très) légères à (très) basse vitesse ■ laquelle peut s'inférer des dommages avérés ■ dans des lieux ou des situations qui d'expérience ne causent que des tôles froissées (arrêt du TF du 29 novembre 2007, 1C.235/2007, consid. 2.2) et les excès de vitesse "tarifés légers" du TF commis dans de bonnes conditions. La mise en danger moyennement grave est réalisée lorsque un accident "standard" était possible mais plutôt improbable comme passer à 30-40 cm d'un piéton à 15 km/h (6S.366/2004) ou en cas de colonnes sur l'autoroute, remonter la bande d'arrêt d'urgence en moto à 10km/h (6A.22/2005), les légères collisions à basse vitesse, dans des lieux ou des situations qui d'expérience ne causent que des tôles froissées (1C.372/2008 consid. 2.2), les excès de vitesse "tarifés moyennement graves" du TF commis dans de bonnes conditions.

4.5.

Quant à la 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 al. 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 prendre diverses formes qu'il n'est pas nécessaire de détailler ici.

De manière générale, la faute particulièrement légère au sens de l'article 16a al. 4 LCR est donnée lorsqu'un incident routier paraît être plus la conséquence d'un coup du sort que d'une véritable « faute du conducteur ». Elle correspond en principe, sans que l'on puisse schématiser cette règle, à l'élément subjectif qui caractérise le cas de très peu de gravité de l'article de l'article 100 ch. 1 LCR (Mizel, *Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire*, p. 337), soit une bagatelle pour laquelle même une amende minime apparaît inappropriée ou choquante (ATF 105 IV 208 cons. 2 ; arrêt du TF du 24 juin 2005 [219/2005] cons. 3 et du 19 décembre 2006 [6S.443/2006] cons. 3.1). Pour admettre le cas de très peu de gravité de l'article 100 ch.1 LCR, il faut notamment que l'auteur ait eu des motifs suffisants pour transgresser les règles de la circulation (ATF 97 IV 227). Il faut encore qu'il ait pu avoir la certitude qu'il ne mettait personne en danger et qu'objectivement personne n'ait été mis en danger ou lésé (ATF 95 IV 22).

5.

Aux termes de l'article 31 alinéa 1 LCR, le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de prudence. Cela signifie qu'il doit être à tout moment en mesure de réagir utilement aux circonstances. En présence d'un danger, et dans toutes les situations exigeant une décision rapide, il devra réagir avec sang-froid et sans excéder le temps de réaction compatible avec les circonstances. Toutefois, est excusable celui qui, surpris par la manœuvre insolite, inattendue et dangereuse d'un autre usager ou par l'apparition soudaine d'un animal, n'a pas adopté, entre diverses réactions possibles, celle qui apparaît après coup objectivement comme étant la plus adéquate. Toute réaction non appropriée n'est cependant pas excusable. Selon la jurisprudence, l'exonération d'une faute suppose que la solution adoptée en fait et celle qui, après coup, paraît préférable, sont approximativement équivalentes et que le conducteur n'a pas discerné la différence d'efficacité de l'une ou de l'autre, parce que l'immédiateté du danger exigeait de lui une décision instantanée. En revanche, lorsqu'une manœuvre s'impose à un tel point que, même si une réaction très rapide est nécessaire, elle peut être reconnue comme préférable, le conducteur est en faute s'il ne la choisit pas (TF 1C_361/2014 du 26 janvier 2015, consid. 3.1 et la jurisprudence citée).

En matière de perte de maîtrise, une mise en danger (abstraite accrue) particulièrement légère n'est donnée qu'exceptionnellement, par exemple en cas de « touchette » à vitesse très réduite sur un parking, en cas de choc des rétroviseurs, voire en cas de collision à 10 km/h de deux véhicules quittant un cédez-le passage (Mizel, *op. cit.*, 2015, p.274-275). Le Tribunal fédéral se montre relativement exigeant en la matière, considérant par exemple qu'une perte de maîtrise commise à faible vitesse en marche arrière contre un véhicule parké, même dans une rue vide de trafic, vélo et piétons, procède déjà d'une mise en danger (abstraite accrue) légère (arrêt du TF du 29 novembre 2010 [1C_406/2010] cons. 4.3). Une faute particulièrement légère au sens de l'article 16a al. 4 LCR pourrait être

retenue en matière de perte de maîtrise lorsque le conducteur a pleinement pris conscience et tenu compte d'une situation dangereuse, mais qu'un accident survient tout de même du fait d'un élément totalement imprévisible et/ou très difficilement maîtrisable (ex. verglas, pluie givrante) (Mizel, op. cit., p.339).

6.

En l'espèce, il n'est pas contesté que le véhicule du recourant a dévié sur la droite de sa trajectoire ; ce qui a induit une manœuvre d'évitement sur la gauche afin de ne pas percuter le miroir séparant la voie de circulation de droite de l'autoroute et celle de la sortie. Suite à cette manœuvre, le recourant a perdu la maîtrise de son véhicule qui a traversé la chaussée et franchi la bande d'arrêt d'urgence avant de venir percuter avec l'avant gauche de son véhicule le talus herbeux bordant le côté droit de l'AR. Sous l'effet du choc, le véhicule a effectué un demi-tonneau puis s'est immobilisé sur ses roues 50 mètres plus loin, au travers de la bande d'arrêt d'urgence.

Au vu de la jurisprudence rappelée ci-dessus, il est impossible de qualifier cette perte de maîtrise d'infraction particulièrement légère comme le voudrait le recourant. En effet, on est bien éloigné d'une situation de « touchette » à vitesse très réduite sur un parking ou de collision à 10 km/h en quittant un cédez-le passage, ou encore d'un cas où un accident survient tout de même du fait d'un élément totalement imprévisible et/ou très difficilement maîtrisable (ex. verglas, pluie givrante) (voir consid. 5 ci-dessus).

S'agissant de la mise en danger, elle doit à tout le moins être considérée comme moyennement grave si l'on relit le consid. 4.4 ci-dessus et la casuistique qui y est rattachée. En effet, même si, par chance, aucun autre véhicule n'a été impliqué dans la perte de maîtrise du véhicule du recourant, l'accident aurait pu être bien plus grave dans ses conséquences si un autre véhicule avait été présent, au vu du lieu de l'accident (AR) et de la vitesse (même respectée par le recourant) à laquelle l'embardée a eu lieu. Le danger pour la sécurité routière créé par l'accident provoqué par le recourant n'est donc pas de peu d'importance, même si les conséquences n'ont, par chance, pas été trop graves.

Quant à la faute, elle doit à tout le moins être qualifiée de légère, voire même plutôt de moyennement grave puisque le recourant, en perdant la maîtrise de son véhicule sans autre explication, n'a pas voué toute son attention à la chaussée comme il aurait dû le faire (voir c. 4.5. ci-dessus).

Ensuite, il faut se souvenir que l'infraction sera toujours considérée comme moyennement grave lorsque tous les éléments constitutifs qui permettraient de la privilégier comme légère ou au contraire de la qualifier de graves ne sont pas réunis (élément dit « de regroupement », voir consid. 4.5 ci-dessus). Ainsi en retenant une mise en danger (abstraite accrue) moyennement grave et une faute soit légère ou moyennement grave, l'infraction qui y est attachée ne peut pas être qualifiée différemment que de moyennement grave.

Quoi qu'il en soit, le Tribunal militaire a retenu une violation de l'article 31 LCR, soit une perte de maîtrise et l'application de l'article 90, al.1 LCR, soit une violation simple des règles de la circulation routière ; cette dernière disposition réprimant autant les infractions légères que moyennement graves (arrêt du Tribunal fédéral 6B_1028/2008 du 16 avril 2009 consid. 3.7). Ainsi, en retenant une infraction moyennement grave au sens de l'article 16b LCR, le SCAN, non seulement a correctement appliqué le droit, mais encore, ne s'est pas écarté des constatations de fait du jugement pénal entré en force, de sorte que

sa décision est parfaitement justifiée sur ce point et doit être confirmée.

Quant à la durée de la mesure, limitée à un mois (art.16b al.2 lit a LCR) et représentant déjà le minimum légal, il n'est pas possible de la réduire encore.

7.

7.1.

Le recourant conteste ensuite le fait que le SCAN ait transformé son permis de conduire illimité en nouveau permis de conduire à l'essai prolongé d'une année en arguant notamment que l'autorité administrative avait pleinement connaissance depuis le 28 mars 2016 de l'accident survenu le 19 mai 2015.

7.2.

Selon l'article 15a LCR, le permis de conduire est tout d'abord délivré à l'essai pour trois ans (al.1). Lorsque celui-ci est retiré au titulaire parce qu'il a commis une infraction, la période probatoire est prolongée d'un an. Si le retrait expire après la fin de cette période, la prolongation commence à compter de la date de restitution du permis de conduire (al.3). Cette disposition est concrétisée par l'article 35 OAC. Aux termes de l'article 35 al. 1 OAC, si le titulaire du permis de conduire à l'essai commet une infraction entraînant le retrait du permis de conduire des catégories et des sous-catégories et que ce retrait échoit pendant la période probatoire, l'autorité délivre un nouveau permis de conduire à l'essai ; la nouvelle période probatoire prend fin une année après la date d'échéance du permis de conduire à l'essai retiré. Si le retrait du permis échoit après la période probatoire, l'autorité délivre un nouveau permis à l'essai. La nouvelle période probatoire prend fin une année après la date de sa délivrance (art. 35 al. 2 OAC).

A lecture des textes légaux et réglementaires, force est de constater que ni l'article 15a LCR, ni l'article 35 OAC ne règlent expressément et dans le détail la question d'une prolongation du permis de conduire à l'essai pour les cas dans lesquels l'autorité administrative ne prendrait connaissance d'une infraction qui aurait entraîné la prolongation de la période probatoire du permis à l'essai qu'après la délivrance du permis de durée illimitée ou alors ■ comme en l'espèce ■ en cas de contestation d'une infraction et d'attente du jugement pénal avec délivrance « provisoire » d'un permis de durée illimitée (Mizel, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, 2015, n. 83.1.5, p. 635s.).

Cette question a tout d'abord été traitée par la doctrine, puis a été abordée par la jurisprudence (voir p. ex. décision du 15 septembre 2015 du Département du développement territorial et de l'environnement, réf. REC.2015.67 et les références citées) pour enfin être concrétisée dans une décision du Tribunal fédéral du 13 décembre 2017 (réf. 1C_136/2017, voir ég. Journée du droit de la circulation routière, du 22 juin 2018, Stämpfli Editions, p. 83s.).

En résumé, la doctrine et la jurisprudence arrivent à la conclusion que dans l'hypothèse rappelée ci-dessus, il convient d'admettre que la prolongation du permis de conduire à l'essai doit intervenir a posteriori, à savoir à l'issue de l'exécution du retrait du permis de conduire prononcé en raison de l'infraction retenue suite à la procédure judiciaire, même si cette dernière se termine après la délivrance d'un permis de durée illimitée.

La raison en est la suivante. A défaut de décision définitive et exécutoire quant à la prolongation de la période probatoire, la validité du permis de conduire à l'essai prend

automatiquement fin trois ans après sa délivrance (art. 15a al. 1 LCR), sans que la loi ne prévoie de possibilité pour l'autorité compétente de prolonger ce temps d'essai, notamment en cas de procédure judiciaire pendante assortie de l'effet suspensif (art. 15a al. 3 LCR a contrario). Le permis à l'essai est alors échu (art. 95 al. 2 LCR par opposition à l'art. 95 al. 1 let. c LCR, voir ég. Rapport du 22 avril 2010 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national, FF 2010 3584 ch. 4) et l'autorité administrative est tenue de délivrer un permis de conduire définitif, à tout le moins provisoirement, si l'intéressé a suivi la formation complémentaire prescrite et déposé le certificat en attestant (art. 15b al. 2 LCR et 24b OAC). A l'issue d'une telle procédure judiciaire, en cas de confirmation de la décision de retrait du permis de conduire à l'essai et de la prolongation de la période probatoire, l'une des conditions nécessaires à l'octroi d'un permis définitif à savoir l'écoulement complet de la période d'essai (art. 15b al. 2 LCR, FF 1999 4130) n'est plus réalisée, de sorte que ce permis définitif doit être retiré en application de l'article 16 al. 1 LCR (dans le même sens, cf. Mizel, op. cit., n. 83.1.5, p. 635 s.). Quant à la prolongation de la période probatoire, qui se matérialise par la délivrance d'un nouveau permis de conduire à l'essai (art. 35 al. 2 OAC) d'une durée d'une année, celle-ci doit impérativement commencer à courir dès la fin de l'exécution de la mesure de retrait sanctionnant l'infraction retenue, en application des arts. 15a al. 3 in fine et 35 al. 2 OAC.

7.3.

Cette jurisprudence est applicable à la situation du recourant, qui s'est vu délivré le 28 mars 2016 un permis de conduire illimité alors qu'une suspension de la procédure administrative dans l'attente du jugement pénal relatif à l'infraction du 19 mai 2015, commise alors qu'il était détenteur d'un permis à l'essai, avait été décidée le 7 septembre 2015 suite à ses observations du 1er septembre 2015.

Le fait pour le recourant d'avoir circulé durant plus de 2 ans avec un permis de durée illimitée sans commettre la moindre infraction à la LCR ne justifie pas que l'on s'écarte des principes énoncés ci-dessus. Si, et comme semble le démontrer cette période de plus de 2 ans sans infraction, le recourant a désormais intégré la première phase de formation, la prolongation durant un an de son permis de conduire à l'essai ne lui causera pas de véritables désagréments. L'intérêt du recourant à contester cette prolongation consiste en effet en ceci qu'en cas de maintien de son permis de conduire de durée illimitée, il ne sera pas exposé, dans l'hypothèse d'une nouvelle infraction entraînant un retrait durant la période probatoire prolongée, à la caducité de son permis de conduire à l'essai en application de l'article 15a alinéa 4 LCR. Or, cet intérêt apparaît comme purement théorique.

A cela s'ajoute qu'il convient de faire prévaloir l'intérêt public que sous-tend la décision attaquée et la jurisprudence (p. ex, arrêt du Tribunal cantonal vaudois du 8 juin 2011, réf. CR.2010.0053 consid. 4), qui consiste à éviter qu'un conducteur, en requérant systématiquement la suspension de la procédure administrative dans l'attente de l'issue pénale, parviendrait à échapper à la prolongation de la période probatoire en se faisant délivrer un permis de conduire d'une durée illimitée avant que l'infraction puisse être sanctionnée sur le plan administratif.

En conséquence, le SCAN n'avait pas d'autre possibilité que de délivrer au recourant, à l'issue de la période probatoire, un permis de durée illimitée ; permis qui n'a pas été délivré « par erreur » comme semble le penser cette autorité. Partant, la délivrance d'un

nouveau permis de conduire à l'essai avec une période probatoire prolongée d'une année à compter de la fin du retrait doit être confirmée.

8.

Au vu de ce qui précède, le recours est rejeté, sous suite de frais (art. 47 al. 1 LPJA). Il n'est pas alloué de dépens (art. 48 al. 1 LPJA a contrario).

9.

Le délai afin de déposer le permis de conduire du recourant étant échu, il appartiendra au SCAN d'en fixer un nouveau.

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

décide :

1. Le recours de X. contre la décision du 16 octobre 2017 du service cantonal des automobiles et de la navigation est rejeté.

2. Un nouveau délai afin de déposer le permis de conduire du recourant sera fixé par le service cantonal des automobiles et de la navigation.

3. Un émolument de 600 francs et des frais s'élevant à 60 francs sont mis à la charge du recourant, montant compensé par l'avance de frais versée le 27 novembre 2017.

4. Il n'est pas alloué de dépens.

Neuchâtel, le 23 novembre 2018

Laurent Favre

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