

# **NE\_JURISPRUDENCE\_ADM REC.2020.75 vom 2. Oktober 2020**

Ne Jurisprudence Adm, 2020-10-02, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne\\_jurisprudence\\_adm\\_REC.2020.75](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_jurisprudence_adm_REC.2020.75)

FR: NE\_JURISPRUDENCE\_ADM REC.2020.75 du 2 octobre 2020

IT: NE\_JURISPRUDENCE\_ADM REC.2020.75 del 2 ottobre 2020

## **Regeste**

La mesure de retrait de permis de conduite d'une durée d'un mois est justifiée pour avoir franchi une ligne de sécurité. La jurisprudence exige, dans l'intérêt de la sécurité du trafic, que les usagers de la route respectent les signaux et les marques, même s'ils n'ont pas été apposés de manière régulière, lorsque ceux-ci créent une apparence digne de protection pour d'autres usagers. En franchissant une ligne de sécurité, le recourant a créé un danger pour les éventuels véhicules venant en sens inverse. Dans ces circonstances, c'est à juste titre que l'intimé a considéré que l'infraction ne pouvait être qualifiée de légère, même si la manœuvre n'a pas créé de mise en danger concrète. Le recourant devait s'attendre à un retrait de permis (ouverture de procédure du 8 février 2018), il aurait dû, cas échéant, demander la motivation écrite du jugement et faire valoir ses moyens dans le cadre de la procédure pénale.

## **Volltext**

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

A.

En date du 7 décembre 2017, vers 14h50, X. (ci-après : le recourant) circulait devant une patrouille de police sur la route de A. en direction de B.. Les policiers ont constaté que le recourant circulait en coupant des virages et en empiétant sur la voie de circulation inverse. En outre, dans un contour à gauche, il s'est déporté complètement à gauche avec les 4 roues du véhicule, franchissant la ligne de sécurité valablement signalée sur la chaussée. Quelques centaines de mètres plus tard, il n'a pas tenu correctement sa droite et a empiété sur la ligne de sécurité obligeant un véhicule qui venait en sens inverse à effectuer un freinage d'urgence et donner un coup de volant à droite afin de ne pas entrer en collision.

B.

Suite à l'avis d'ouverture de procédure qui lui a été adressé par le service cantonal des automobiles et de la navigation (ci-après : l'intimé) le 8 février 2018, le recourant a demandé, par l'entremise de son avocat, la suspension de la procédure dans l'attente de l'issue pénale.

C.

Le Tribunal régional Jura bernois-Seeland a condamné le recourant par jugement du 7 février 2020. Il l'a reconnu coupable de violation simple des règles de la circulation routière.

D.

Sur la base du jugement pénal, le 24 mars 2020, l'intimé a prononcé une mesure de retrait de permis de conduite d'une durée d'un mois.

E.

Par mémoire du 2 avril 2020, le recourant conteste cette mesure auprès du Département du développement territorial et de l'environnement. Il estime que le fait de qualifier la faute de « moyennement grave » au sens de l'article 16b LCR, comme l'a fait l'intimé, constitue une erreur de droit, qui est la conséquence d'une analyse purement schématique et, dans tous les cas, incomplète des faits pertinents. Il reproche à l'intimé de ne pas tenir compte du fait que la ligne continue franchie par le recourant en décembre 2017 n'était pas conforme à la loi car portée sur une chaussée d'une largeur inférieure à 6 mètres, et qu'elle a été supprimée lors de la réfection de la route en 2018. Il conclut ainsi à l'annulation de la décision.

F.

Dans ses observations du 10 juin 2020, l'intimé précise que le recourant n'a pas requis la motivation écrite du jugement pénal de sorte qu'il est impossible de déterminer quelles préventions ont été retenues contre le recourant. Le recourant a été condamné pour violation simple des règles de la circulation routière au sens de l'article 90 al. 1 LCR. Cette disposition recouvre tant les cas de peu de gravité que les cas de gravité moyenne et retient de facto une mise en danger des autres usagers de la route. Il conclut au rejet du recours.

G.

Le 8 juillet 2020, dans sa réponse, le recourant indique que l'intimé n'était pas dispensé de requérir et se référer au dossier complet de la procédure pénale, ainsi qu'aux procès-verbaux d'audition des témoins, qui, à défaut de motivation écrite, renseignent utilement sur les faits de la cause.

Considérant en droit :

1.

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

2.

Le recourant estime que sa faute présente toutes les caractéristiques d'une infraction particulièrement légère au sens de l'article 16a al. 1 LCR, ce qui aurait dû conduire l'intimé à renoncer à toute mesure administrative.

2.1.

À ses articles 16a à 16c, la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) distingue les infractions légères, moyennement graves et graves. Selon l'article 16a al. 1 LCR, commet une infraction légère 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. Commet en revanche une infraction grave selon l'article 16c al. 1 let. a LCR la personne qui, en violant gravement les règles de la circulation routière, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Entre ces deux extrêmes, se trouve l'infraction moyennement grave, soit celle que commet la personne qui, en violant les règles de la circulation routière, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque (art. 16b al. 1 let. a LCR). Le législateur conçoit cette dernière disposition comme l'élément dit

de regroupement : elle 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 qualifier 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 136 II 447 consid. 3.2 p. 452 ; ATF 135 II 138 consid. 2.2.2 p. 141).

Depuis la révision partielle de la LCR du 14 décembre 2001, la réalisation d'une infraction légère, moyenne ou grave dépend toujours de la mise en danger du trafic induite et de la faute (Cédric Mizel, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 I 383).

## 2.2.

La mise en danger est l'élément objectif de toute conduite et de toute infraction routière donnant lieu à une mesure administrative d'admonestation (C. Mizel, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 I 364, n. 3). Le comportement d'un conducteur de véhicule automobile peut générer quatre situations : la mise en danger abstraite ou virtuelle, la mise en danger abstraite accrue, la mise en danger concrète et l'atteinte à l'intégrité physique d'autrui (C. Mizel, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, Berne, 2015, pp. 253-302). La mise en danger abstraite accrue (qui est la condition du prononcé d'une mesure administrative) peut être particulièrement légère, légère, moyennement grave ou grave (C. Mizel, op. cit., pp. 266-267 et les références citées; arrêts CR.2011.0070 du 23 avril 2012 consid. 4c; CR.2011.0062 du 9 février 2012 consid. 2b). La mise en danger abstraite accrue moyennement grave est le niveau de mise en danger qui caractérise l'élément objectif de l'infraction moyennement grave de l'art. 16b al. 1 let. a LCR. Elle est donnée lorsque la possibilité d'une mise en danger concrète existe, mais qu'elle est plutôt improbable, lorsqu'un risque de collision avec d'autres véhicules n'est ni exclu ni invraisemblable, lorsque la possibilité d'un accident n'est pas particulièrement proche mais qu'elle n'en est pas moins réelle (cf. Bussy/Rusconi/Jeanerret/Kuhn/Mizel/Müller, Code suisse de la circulation routière commenté, 4<sup>e</sup> édition, 2015, ch. 1.3 ad art. 16b LCR).

## 3.

Selon l'article 27 al. 1 LCR, chacun se conformera aux signaux et aux marques ainsi qu'aux ordres de la police. L'article 34 LCR prévoit que les véhicules tiendront leur droite et circuleront, si la route est large, sur la moitié droite de celle-ci. Ils longeront le plus possible le bord droit de la chaussée, en particulier s'ils roulent lentement ou circulent sur un tronçon dépourvu de visibilité (al. 1). Les véhicules circuleront toujours à droite des lignes de sécurité tracées (al. 2). L'article 73 al. 6 let. a de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR) précise qu'il est interdit aux véhicules de franchir les lignes de sécurité ou d'empiéter sur elles.

De jurisprudence constante, le franchissement d'une ligne de sécurité constitue, du point de vue objectif, une violation grave des règles de la circulation routière en raison du danger notoirement important qu'il comporte pour la sécurité du trafic et, en particulier, des usagers de la route circulant en sens inverse. Il ne peut être dérogé à l'interdiction de franchir les lignes de sécurité que pour des motifs impérieux, par exemple lorsqu'un véhicule en panne ou momentanément abandonné par le conducteur bloque le passage pour une certaine durée,

de sorte qu'on ne saurait exiger du conducteur d'un véhicule gêné dans sa progression qu'il attende que la voie soit dégagée ou encore lorsque cette manœuvre est la seule qui permette d'éviter un accident ou d'en rendre les conséquences moins graves (arrêts du TF du02.04.2015 [6B\_865/2014]cons. 2.2, du12.07.2012 [6B\_193/2012]cons. 3; ATF136 II 447cons. 3.3,119 V 241cons. 3d/bb).

4.

En l'espèce, au moment des faits, le recourant a commis cette infraction de manière délibérée, sans autres motifs justificatifs que la convenance personnelle. Il ne peut se prévaloir d'un abandon de la ligne de sécurité sur le tronçon en question au profit de simples lignes de direction, en 2018. La jurisprudence exige, dans l'intérêt de la sécurité du trafic, que les usagers de la route respectent les signaux et les marques, même s'ils n'ont pas été apposés de manière régulière, lorsque ceux-ci créent une apparence digne de protection pour d'autres usagers (art. 26 al. 1er LCR; arrêt du TF du08.06.2011 [6B\_112/2011]cons. 3.3 ;ATF 128 IV 184consid. 4.2 p. 186).

En franchissant uneline de sécurité, le recourant a créé un dangerpour les éventuels véhicules venant en sens inverse. Dans ces circonstances, c'est à juste titre que l'intimé a considéré que l'infraction ne pouvait être qualifiée de légère, même si la manœuvre n'a pas créé de mise en danger concrète.

5.

En principe, l'autorité administrative statuant sur un retrait du permis de conduire ne peut pas s'écarter des constatations de fait d'un jugement pénal entré en force. La sécurité du droit commande en effet d'éviter que l'indépendance du juge pénal et du juge administratif ne conduise à des jugements opposés, rendus sur la base des mêmes faits (ATF 137 I 363consid. 2.3.2 p. 368 et les références). Cela vaut non seulement lorsque le jugement pénal a été rendu au terme d'une procédure publique ordinaire au cours de laquelle les parties ont été entendues et des témoins interrogés, mais également, à certaines conditions, lorsque la décision a été rendue à l'issue d'une procédure sommaire, même si la décision pénale se fonde uniquement sur le rapport de police. Il en va notamment ainsi lorsque la personne impliquée savait ou aurait dû prévoir, en raison de la gravité des faits qui lui sont reprochés, qu'il y aurait également une procédure de retrait de permis. Dans cette situation, la personne impliquée est tenue, en vertu des règles de la bonne foi, de faire valoir ses moyens dans le cadre de la procédure pénale, le cas échéant en épuisant les voies de recours à sa disposition. Elle ne peut pas attendre la procédure administrative pour exposer ses arguments (ATF 123 II 97consid. 3c/aa p. 104;121 II 214consid. 3a p. 217 s.).

6.

Dans le jugement pénal, le recourant a été condamné pour violation simple des règles de la circulation routière en application notamment des articles 34 al. 1 et 2 et 90 al. 1 LCR.

Sans la motivation écrite du jugement, il n'est pas possible de déterminer quels sont les motifs qui ont conduits le juge à condamner le recourant. Néanmoins, les dispositions mentionnées dans le dispositif recouvrent tant les cas de peu de gravité que les cas de gravité moyenne et retiennent de facto une mise en danger des autres usagers de la route. En considérant que la mise en danger ne pouvait être qualifié de légère et en retenant une infraction moyennement grave au sens de l'article 16b al. 1 let. a LCR, l'intimé ne s'est pas écarté du jugement du 7 février 2020.

Le recourant devait s'attendre à un retrait de permis (ouverture de procédure du 8 février 2018), il aurait dû cas échéant, demander la motivation écrite du jugement et faire valoir ses moyens dans le cadre de la procédure pénale.

7.

Selon l'article 16b al. 1 let. a LCR après une infraction moyennement grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré pour une durée d'un mois au minimum. La mesure prononcée le 24 mars 2020 s'en tenant au minimum légal n'apparaît dès lors pas disproportionnée.

8.

Le recours doit dès lors être déclaré mal fondé et rejeté, sans qu'il soit nécessaire de donner suite aux réquisitions de preuves du recourant. Les frais de la cause sont mis à la charge du recourant qui succombe (art. 47 al. 1 LPJA) et il n'a de ce fait pas droit à l'allocation de dépens (art. 48 LPJAa contrario).

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

décide :

1. Le recours est rejeté.

2. Un émolument de 700 francs et des frais s'élevant à 70 francs sont mis à la charge du recourant, montant compensé par l'avance de frais versée le 23 avril 2020.

3. Il n'est pas alloué de dépens.

Neuchâtel, le 2 octobre 2020

Laurent Favre

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