

VD_OMNI CR.2006.0262 vom 19. April 2007

VD Tribunal cantonal, 2007-04-19, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2006.0262

FR: VD_OMNI CR.2006.0262 du 19 avril 2007

IT: VD_OMNI CR.2006.0262 del 19 aprile 2007

Regeste

X. /Service des automobiles et de la navigation | Perte de maîtrise sur l'autoroute liée à la fois aux conditions de la route (période hivernale) et à l'usure des pneus (ainsi qu'à une vitesse à tout le moins inadaptée à leur état): bas-côtés de la chaussée enneigés et pneus d'été d'un profil de 1,1 mm (pneus avant) et de 1,4 mm (pneus arrière). Le concours des infractions réalisées relève de la faute grave. Retrait de trois mois confirmé.

Erwägungen

E. 1

La décision entreprise, datée du 5 mai 2006, a été notifiée à l'assurance de protection juridique du recourant le 8 mai 2006, d'après le timbre humide qui figure sur ce document. En raison de la représentation, la notification au mandataire déploie ses effets à l'égard de la personne représentée. Dès lors, si l'on retient la date du 8 mai, le recours est intervenu tardivement puisqu'il a été déposé le 30 mai 2006, selon le cachet de la poste figurant sur l'enveloppe, soit après le délai légal de vingt jours dès la notification de la décision (cf. art. 31 al. 1^{er}, 1^{ère} phrase, de la loi vaudoise du 18 décembre 1989 sur la juridiction et la procédure administratives [ci-après : la LJPA]). Cela étant, le recourant a procédé seul, sans passer par l'intermédiaire de son assurance de protection juridique; on laissera dès lors la question de la recevabilité ouverte, en raison des considérants qui suivent.

E. 2

Les faits reprochés au recourant datent du 17 décembre 2005. Par conséquent, ils tombent sous le coup de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR) dont les dispositions modifiées le 14 décembre 2001 (RO 2002, p. 2767) sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2005 (RO 2004, p. 2849).

E. 3

Le recourant a fait l'objet d'un prononcé préfectoral du 27 janvier 2006. a) Sauf exception, l'autorité administrative compétente pour ordonner le retrait du permis de conduire ne peut s'écarter des faits retenus à l'occasion d'un prononcé pénal passé en force, et cela non seulement lorsqu'il a été rendu en procédure ordinaire (cf. ATF 119 Ib 163 consid. 3), mais aussi, à certaines conditions, s'il est intervenu à l'issue d'une procédure sommaire (ATF 121 II 217 consid. 3a, SJ 1996 p. 127). Tel est notamment le cas lorsque la personne impliquée savait ou devait prévoir, compte tenu de la gravité de l'infraction qui lui était reprochée, qu'une procédure de retrait de permis serait aussi dirigée contre elle ou encore qu'elle en avait été informée et qu'elle a pourtant omis de faire valoir ses droits de défense dans le cadre de la procédure pénale sommaire (ATF 121 II 217 précité). La retenue dont doit faire preuve l'autorité administrative se justifie également à l'égard d'un jugement rendu par simple ordonnance de condamnation, mais pour lequel l'autorité pénale a procédé à sa

propre instruction et en particulier entendu les parties et les témoins. En revanche, une telle retenue ne se justifie pas dans la même mesure à l'endroit d'un prononcé pour lequel l'autorité pénale s'est fondée uniquement sur le rapport de police. Toutefois quand ce rapport repose sur les constatations faites sur place par la police et se fonde sur les déclarations des intéressés et des témoins protocolées immédiatement après l'événement déterminant, l'autorité administrative doit en tenir compte (ATF 103 Ib 106, 104 Ib 360). b) En l'espèce, l'ordonnance pénale du 27 janvier 2006 retient que le recourant roulait à une vitesse d'environ 120 km/h au moment des faits, qu'il a perdu le contrôle de son véhicule sur la chaussée verglacée, qu'au vu de la saison hivernale et de l'état de la chaussée, il devait s'attendre à ce que la route soit verglacée par endroits, surtout sur un pont, que son véhicule était au surplus équipé de quatre pneus d'été, dont les deux avant avaient un profil de 1,1 mm et les deux arrière un profil de 1,4 mm, qu'il a circulé à une vitesse inadaptée à l'état de la chaussée et à la configuration des lieux, perdu la maîtrise de son véhicule et mis sérieusement en danger le trafic. Cela étant, ce prononcé se fonde sur l'art. 90 ch. 1 LCR, de sorte que le juge pénal n'a effectivement pas retenu une faute grave. Le Tribunal de céans ne s'écartera pas des constatations de fait résultant de cette ordonnance ; celles-ci ne sont au demeurant pas contestées dans le cadre du recours, l'intéressé s'attachant plutôt à démontrer que – malgré l'état de ses pneus, celui de la chaussée et les conditions météorologiques – il n'a pas pris de risques inconsidérés et qu'au surplus le pont en question était insuffisamment signalé et la cause de multiples accidents. La qualification de la faute commise ne relève en revanche pas des faits, mais du droit, de sorte que le tribunal de céans reverra librement cette question.

E. 4

a) 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 (art. 16a al. 1 let. a LCR). L'auteur d'une infraction légère fait l'objet d'un avertissement si, au cours des deux années précédentes, le permis de conduire ne lui a pas été retiré et qu'aucune autre mesure administrative n'a été prononcée (art. 16a al. 3 LCR). Le permis de conduire lui est en revanche retiré pour un mois au moins s'il a fait l'objet d'un retrait de permis ou d'une autre mesure administrative au cours des deux années précédentes (art. 16a al. 2 LCR). En cas d'infraction particulièrement légère, il est renoncé à toute mesure administrative (art. 16a al. 4 LCR). b) Commet une infraction moyennement grave la personne qui, en violant les règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque (art. 16b al. 1 let. a LCR). Après une infraction moyennement grave, le permis de conduire est retiré pour un mois au minimum (art. 16b al. 2 let. a LCR). Si au cours des deux années précédentes, le permis de conduire avait déjà été retiré une fois en raison d'une infraction grave ou moyennement grave, le permis de conduire est retiré pour quatre mois au minimum (art. 16b al. 2 let. b LCR). c) Commet une infraction grave la personne qui, en violant gravement les règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque (art. 16c al. 1 let. a LCR). Après une infraction grave, le permis de conduire est retiré pour trois mois au minimum (art. 16c al. 2 let. a LCR). Il est retiré pour six mois au minimum si, au cours des cinq années précédentes, le permis a été retiré une fois en raison d'une infraction moyennement grave (art. 16c al. 2 let. b LCR).

E. 5

Comme l'a jugé le Tribunal fédéral dans un arrêt du 6 avril 2006, 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 art. 16a al. 1 ou 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 (FF 1999 IV 4132 et 4134; René Schaffhauser, Die neuen Administrativmassnahmen des Strassenverkehrsgesetzes, in Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2003, p. 186 ; pour une catégorisation plus exhaustive des cas moyennement graves, cf. C. Mizel, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 p. 392 ; arrêt 6A.16/2006 du Tribunal fédéral du 6 avril 2006).

E. 6

a) Le conducteur doit rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence (art. 31 al. 1 LCR). La vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité (art. 32 al. 1, 1^{ère} phrase, LCR). L'art. 3 al. 1 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 (OCR) prescrit au conducteur de vouer son attention à la route et à la circulation. Il évitera toute occupation qui rendrait plus difficile la conduite du véhicule. b) En l'espèce, le recourant a perdu la maîtrise de son véhicule, qui a fait une embardée sur l'autoroute. Le fait que d'autres conducteurs aient roulé sans dommage, le même jour et à la même vitesse que lui, sur le tronçon en question ne signifie pas encore qu'il soit exempt de tout reproche. Au surplus, le recourant blâme la signalisation – selon lui insuffisante – du pont en question ainsi que le fait que de multiples accidents s'y seraient produits. Cela étant, le recourant roulait avec des pneus d'été, dont le profil était de surcroît insuffisant (ce point sera traité ci-après au consid. 7). Le recourant s'attache en outre à démontrer qu'il y avait eu peu de précipitations le jour en question, en se référant aux données fournies par MétéoSuisse. L'accident s'est produit cependant un 17 décembre 2005, soit à une période où des chutes de neige (qu'elles soient faibles ou importantes) n'ont rien d'insolite et où la température est relativement basse. De plus, les photographies au dossier montrent les bas-côtés de la chaussée enneigés, le recourant admettant d'ailleurs qu'il neigeait. Il importe peu à cet égard que le recourant n'ait pas distingué qu'il roulait sur un pont: il devait faire preuve d'une prudence accrue compte tenu de la période hivernale et ne peut donc pas se prévaloir d'une circonstance atténuante. Ainsi, quoi qu'il en soit, la perte de maîtrise - considérée pour elle-même - ne peut être tenue pour une faute bénigne quand elle intervient comme en l'espèce sur une autoroute, compte tenu de l'accident qui s'en est suivi. A cet égard, on relèvera que le Tribunal administratif qualifie généralement de telles infractions comme des fautes de moyenne gravité (arrêts CR.2005.0093 ; CR.2005.0066 ; CR.2005.0212 ; CR.2004.0317).

E. 7

a) Aux termes de l'art. 58 al. 4 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) du 19 juin 1995, la toile des pneumatiques ne doit être ni abîmée, ni apparente. Les pneumatiques doivent présenter un profil d'au moins 1,6 mm. sur toute la surface de la bande de roulement. Selon l'art. 29, 2^{ème} phrase, LCR, les véhicules doivent être entretenus de manière que les règles de la circulation puisse être

observées, que le conducteur, les passagers et les autres usagers de la route ne soient pas mis en danger et que la chaussée ne subisse aucun dommage. L'art. 57 al. 3 OCR prévoit en outre que, lorsque des défauts peu graves apparaissent en cours de route, le conducteur pourra poursuivre sa course en prenant les précautions nécessaires ; les réparations seront effectuées sans retard. De telles défauts peu graves ne doivent pas diminuer en soi la sécurité du véhicule et doivent permettre de respecter les règles de la circulation. La police pourra saisir le permis de circulation lorsque le véhicule, en raison de son état, présente un danger pour la circulation (art. 111 al. 2 OAC). Sont des défauts graves, qui doivent entraîner, dès leur constatation, l'élimination immédiate du véhicule de la circulation, notamment les défauts de direction ou de frein. Celui qui roule avec des pneus presque totalement usés, ce qui a une incidence sur sa tenue de route, commet une faute grave (JdT 1970 I 422 n° 46); le conducteur qui a roulé avec un véhicule dont un pneu n'avait pas d'un côté un profil d'au moins 1 mm de profondeur commet une faute de gravité moyenne (tombant sous le coup de l'art. 16 al. 2 LCR dans son ancienne teneur ; JdT 1973 I 401 n° 18, la limite de 1 mm étant alors prévue par l'art. 13 al. 5 de l'ordonnance sur la construction et l'équipement des véhicules routiers du 27 août 1969, abrogée par l'OETV, à son annexe 1; cf en outre les arrêts CR.2000.0304 du 25 juillet 2001 et CR.2002.0293 du 7 août 2003, qui ont prononcé des avertissements en raison de circonstances particulières). b) En l'espèce, le recourant circulait le jour en question au volant d'un véhicule dont les deux pneus avant présentaient un profil de 1,1 mm et les deux pneus arrière un profil de 1,4 mm, ce qui est insuffisant compte tenu de la réglementation légale. Rien n'indique qu'il entendait changer prochainement ses pneumatiques. Au surplus, le profil de 1,1 mm est très inférieur au seuil d'usure maximale prescrit par l'art. 58 al. 4 OETV.

E. 8

Circuler dans les conditions hivernales décrites plus haut, à la vitesse de 120 km/h (admise par le recourant), avec des pneus d'été, présentant au surplus un profil insuffisant, crée un risque majeur de dérapage. C'est précisément ce qui s'est produit en l'occurrence; on ne saurait nier que la perte de maîtrise, liée à la fois aux conditions de la route et à l'usure des pneus (ainsi qu'à une vitesse à tout le moins inadaptée à leur état), constituait une source importante de danger pour les autres usagers et qui aurait pu occasionner des conséquences bien plus dommageables. Ces éléments conduisent le tribunal à considérer le concours des infractions réalisées en l'espèce comme relevant de la faute grave. Aussi le tribunal s'écartera-t-il sur ce point de droit de l'appréciation retenue par le juge pénal, pour se rallier à la solution admise par le Service des automobiles. L'art. 16c al. 2 let. a LCR prévoit un retrait d'une durée minimale de trois mois en cas d'infraction grave. Au vu des excellents antécédents du recourant, il n'y avait pas lieu d'aggraver cette sanction, si bien que la décision attaquée - en définitive pleinement justifiée - pourra être confirmée.

E. 9

Vu l'issue du litige, le recourant supportera les frais de justice, sans pouvoir prétendre à l'allocation de dépens.