

VD_OMNI CR.2008.0116 vom 3. November 2008

VD Tribunal cantonal, 2008-11-03, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2008.0116

FR: VD_OMNI CR.2008.0116 du 3 novembre 2008

IT: VD_OMNI CR.2008.0116 del 3 novembre 2008

Regeste

X. _____ /Service des automobiles et de la navigation | A l'instar du préfet, la cour de céans retient que le recourant s'est endormi au volant de son véhicule, qu'il venait d'immobiliser à un signal lumineux en phase rouge. Le malaise qu'il prétend après coup avoir eu n'est ni démontré, ni même rendu vraisemblable. Quand bien même le recourant n'a créé qu'une mise en danger abstraite, il s'agit d'une faute grave; il a conduit en état de fatigue, est resté dans la circulation alors qu'il percevait les signes avant-coureurs d'assoupissement, et a pris le risque de causer un accident. Recours au Tribunal fédéral.

Erwägungen

E. 1

Déposé en temps utile, le recours satisfait aux conditions formelles énoncées à l'art. 31 de la loi du 18 décembre 1989 sur la juridiction et la procédure administratives (LJPA). Il y a donc lieu d'entrer en matière.

E. 2

a) Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, l'autorité administrative, statuant sur un retrait de permis, ne peut pas s'écarter, sauf exceptions, des faits retenus dans une décision pénale entrée en force. En particulier, l'autorité administrative doit s'en tenir aux faits retenus dans le jugement qui a été prononcé dans le cadre d'une procédure pénale ordinaire comportant des débats publics avec audition des parties et de témoins à charge et à décharge, à moins qu'il n'y ait de clairs indices que cet état de fait comporte des inexactitudes. Dans ce dernier cas, l'autorité administrative doit, si nécessaire, procéder à l'administration des preuves de manière indépendante (ATF 119 Ib 158 consid. 3). Le principe selon lequel l'autorité administrative ne peut pas s'écarter de l'état de fait établi par une procédure pénale vaut également à certaines conditions lorsque la décision pénale a été rendue dans une procédure sommaire (ordonnance de condamnation), ou lorsque la décision pénale se fonde uniquement sur le rapport de police et que les témoins n'ont pas été formellement interrogés, mais entendus par des agents de police en l'absence de l'accusé. Il en va ainsi, notamment, lorsque l'accusé savait ou devait s'attendre à ce que soit également engagée contre lui une procédure de retrait de permis et a renoncé à faire valoir ses griefs éventuels et ses moyens de preuve dans la procédure pénale sommaire, ainsi qu'à épuiser, en cas de besoin, les voies de droit existantes (ATF 121 II 214 consid. 3a). De manière constante, le Tribunal fédéral juge que l'autorité administrative ne peut s'écarter du jugement pénal que si elle est en mesure de fonder sa décision sur des constatations de fait inconnues du juge pénal ou qu'il n'a pas prises en considération, s'il existe des preuves nouvelles dont l'appréciation conduit à un autre résultat, si l'appréciation à laquelle s'est livré le juge pénal se heurte clairement aux faits constatés ou si le juge pénal n'a pas élucidé toutes les questions de droit, en particulier celles qui touchent à la violation des règles de circulation

(ATF 123 II 97 consid. 3 c/aa; 119 Ib 158 consid. 3 et les références citées). b) En l'occurrence, le prononcé préfectoral du 25 mars 2008 retient que le recourant s'est endormi alors que la "signalisation lumineuse venait de passer au vert", ce qui n'est pas contesté. La cour de céans ne saurait toutefois suivre l'autorité pénale qui applique l'art. 91 al. 1 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR) au cas d'espèce. Cette disposition concerne en effet uniquement les conducteurs pris de boisson. Or, la fatigue relève de l'alinéa second qui s'attache aux autres causes d'incapacité de conduire. Quant à l'infraction simple à la circulation routière (art. 90 ch. 1 LCR), elle se rapporte à la violation de l'art. 37 al. 2 LCR qui prévoit que les véhicules ne seront ni arrêtés ni parqués aux endroits où ils pourraient gêner ou mettre en danger la circulation. Le recourant ne saurait être suivi non plus quand il affirme avoir immobilisé son véhicule au moment d' "une attaque de fatigue". Ces explications se heurtent à ses propres déclarations à la police et à l'autorité intimée, où il admettait sans ambages s'être arrêté devant le signal lumineux en phase rouge et, sous la fatigue, s'être endormi. La version qu'il a soutenue lors de l'audience du 28 août 2008, soit qu'après avoir subi une légère hypothermie durant sa sieste, l'augmentation rapide de la chaleur dans l'habitacle de son véhicule aurait déclenché une hypovolémie (et non hypervolémie comme retenu à tort dans le compte-rendu d'audience), n'est pas plausible. Un abaissement de la température du corps au-dessous de 35°, même léger, exclut d'emblée la capacité de conduire. De plus, une hypovolémie se définit comme une diminution du volume sanguin total circulant (Garnier Delamare, Dictionnaire des termes de médecine, 26 e édition). Elle se caractérise par une vasodilatation qui, liée à la chaleur de l'habitacle, aurait été reconnaissable au teint rouge du visage. Or, selon les dires du recourant, les gendarmes ont qualifié son teint de pâle au moment où ils l'ont réveillé, ce qui trahit plutôt un endormissement. Une montée de la température dans le taxi peut aussi entraîner un malaise chez les personnes souffrant de problèmes cardiovasculaires. Ce phénomène provoque en effet une baisse de tension. Néanmoins, le recourant a déclaré ne pas avoir de tels problèmes et n'avoir été victime d'expériences similaires ni avant ni après le 2 janvier 2008. Vu son âge, cela serait d'ailleurs particulièrement inhabituel. Enfin, le disque tachygraphique produit par le recourant à l'audience n'est guère pertinent. Il montre certes que le moteur a été arrêté vers 7h10, mais il ne permet pas de déterminer si le moteur a été coupé au moment où le recourant se serait senti mal ou lorsque les gendarmes sont intervenus. Ainsi, le malaise que le recourant prétend avoir eu n'est ni démontré, ni même rendu vraisemblable. Dès lors, la cour s'en tiendra à la version retenue par le juge pénal en ce qui concerne les faits seulement, soit que le recourant s'est assoupi au volant alors que sa voiture était à l'arrêt devant un signal lumineux en phase rouge. Elle reverra la qualification juridique manifestement erronée et l'appréciation de la faute, pour lesquelles elle n'est de toute façon pas liée par l'autorité pénale (arrêt non publié 1C_71/2008 du 31 mars 2008).

E. 3

a) Aux termes de l'art. 31 al. 1 LCR, le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence. Toute personne qui n'a pas les capacités physiques et psychiques nécessaires pour conduire un véhicule parce qu'elle est sous l'influence de l'alcool, de stupéfiants, de médicaments ou pour d'autres raisons, est réputée incapable de conduire pendant cette période et doit s'en abstenir (al. 2). L'art. 2 al. 1 de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR) précise qu'est tenu de s'abstenir de conduire quiconque n'en est pas capable parce qu'il est surmené, sous l'effet de l'alcool, d'un médicament, d'un stupéfiant ou pour toute autre raison. b) 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 (art. 16a al. 1 let. a LCR). En cas d'infraction particulièrement légère, il est renoncé à toute mesure administrative (art. 16a al. 4 LCR). Dans les autres cas, il ne peut être renoncé au retrait du permis du conducteur fautif au profit d'un avertissement que si, au cours des deux années précédentes, le permis ne lui a pas été retiré et qu'aucune autre mesure administrative n'a été prononcée (art. 16a al. 2 et 3 LCR). 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). Dans cette hypothèse, le permis de conduire est retiré pour un mois au minimum (art. 16b al. 2 let. a LCR). 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). Dans cette hypothèse, le permis de conduire est retiré pour trois mois au minimum (art. 16c al. 2 let. a LCR). c) Selon la jurisprudence rendue sous l'ancien droit (ATF 126 II 206), toujours applicable (Tribunal administratif, arrêts CR.2008.0158 du 23 septembre 2008 ; CR.2008.0052 du 25 juillet 2008 ; CR 2007.0333 du 18 février 2008 ; CR 2007.0129 du 5 décembre 2007 ; CR.2006.0467 du 5 avril 2007; CR.2006. 0457 du 27 mars 2007; CR.2006.0284 du 21 février 2007), le fait de s'assoupir au volant constitue en règle générale une faute grave. On peut en effet exclure qu'un conducteur en bonne santé, et qui n'est pas incapable de conduire pour d'autres raisons, puisse s'endormir au volant sans avoir, au préalable, éprouvé des signes de fatigue reconnaissables subjectivement. Des symptômes caractéristiques d'une fatigue (plus ou moins grave) touchent le champ visuel et l'acuité visuelle (paupières lourdes, troubles de la vue, irritation, difficultés à focaliser de manière convergente avec strabisme momentané et formation d'images doubles, etc.), l'état psychique (idées vagabondes, somnolence, "hypnose de l'autoroute", indifférence, manque de volonté, anxiété, sursauts, absences les yeux ouverts), l'attitude corporelle générale (bâillements, sécheresse buccale et soif, effroi accompagné de sudation, perte inopinée du tonus musculaire) et la conduite (ralentissement des réactions, manoeuvres sèches de l'embrayage et brusque des freins, passage des vitesses moins fréquents, louvoisement et perte de la sensation de vitesse). Agit par conséquent de façon grossièrement négligente le conducteur qui ne tient pas compte de ces symptômes évidents dans l'espoir qu'il restera éveillé jusqu'au bout de son trajet (ATF 126 II 206 consid. 1a p. 208). Le fait que durant la phase d'assoupissement le véhicule poursuive sa trajectoire de manière non maîtrisée, au risque d'entrer en collision avec un obstacle ou un autre véhicule, constitue une mise en danger abstraite accrue de la sécurité. Le Tribunal fédéral a cependant laissée ouverte la possibilité de retenir en faveur du conducteur des circonstances qui, concrètement, permettraient de s'écarter de ces principes en faisant apparaître comme moins grave la faute du conducteur qui s'est assoupi (consid. 1b p. 209 ss). Ne constitue toutefois pas de telles circonstances atténuantes le fait de prendre diverses mesures pour éviter de s'endormir au volant, telles que faire une sieste avant de prendre la route et s'arrêter à plusieurs reprises pour boire un café ou dormir un moment : lorsque le conducteur s'est en définitive endormi, malgré ces précautions, son assoupissement n'a pu qu'être précédé de signes avant-coureurs du sommeil, si bien qu'en poursuivant sa route dans ces conditions, l'intéressé commet une faute grave (ATF 6A.84/2006 du 27 décembre 2006).

E. 4

En l'espèce, le recourant a reconnu qu'il avait subi des signes avant-coureurs de fatigue et avait pris des mesures pour éviter de s'endormir, notamment en effectuant une sieste d'une

demi-heure. A l'audience, il a décrit les signes qu'il avait ressentis après cette sieste et juste avant d'arriver au signal lumineux, lesquels correspondent d'ailleurs à certains symptômes décrits ci-dessus; les douleurs aux yeux et à la tête s'apparentent aux troubles du champ et de l'acuité visuels, et l'accélération de sa respiration est une manifestation respiratoire de l'anxiété. Ainsi, malgré le court trajet qu'il lui restait à parcourir, il s'est endormi au volant devant un signal lumineux en phase rouge. Conformément à la jurisprudence précitée, sa faute doit être qualifiée de grave, bien qu'il n'ait causé qu'une mise en danger abstraite. Est en effet déterminant le fait d'avoir conduit dans cet état, d'avoir pris le risque de causer un accident et d'être resté dans la circulation une fois que les signes de fatigue se sont à nouveau faits sentir. Il apparaît ainsi que ce n'est que fortuitement que son endormissement est survenu durant une phase d'arrêt de son véhicule et non au moment où il se déplaçait. En l'état de la science, un endormissement au volant sans signe de fatigue préalable identifiable est exclu chez une personne en bonne santé ou qui n'est pas incapable de conduire pour une autre raison ; un tel endormissement, imprévisible, n'est envisageable que dans des conditions exceptionnelles et liées à une maladie. Autrement dit, un assoupissement est obligatoirement précédé de signes annonciateurs, sauf s'il est causé par une maladie comme la narcolepsie. Le recourant ne prétend pas souffrir d'une maladie de ce genre. Dans ces circonstances, compte tenu de l'antécédent du recourant, un retrait de six mois au minimum est parfaitement justifié (art. 16c al. 2 let. b LCR). S'agissant du minimum légal prévu par le législateur, l'utilité professionnelle n'a pas à être examinée. Mal fondé, le recours doit en conséquence être rejeté.

E. 5

Conformément aux art. 38 et 55 LJPA, les frais de justice seront mis à la charge du recourant débouté, qui n'a pas droit à des dépens.

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