

## **VD\_OMNI CR.2014.0012 vom 30. Juli 2015**

VD Tribunal cantonal, 2015-07-30, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_CR.2014.0012](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2014.0012)

FR: VD\_OMNI CR.2014.0012 du 30 juillet 2015

IT: VD\_OMNI CR.2014.0012 del 30 luglio 2015

### **Regeste**

X. \_\_\_\_\_ /Service des automobiles et de la navigation | Carambolage impliquant plusieurs dizaines de véhicules survenu sur l'A9 en mars 2013. Le recourant est entré en collision avec la voiture qui le précédait. L'absence de preuve matérielle de la culpabilité du recourant (aveux, mesure des distances de sécurité, photos radar utilisables, etc.) et les 2 témoins entendus laissent naître un doute certain sur la culpabilité effective du recourant pour avoir circulé à une vitesse inadaptée aux conditions atmosphériques. Le doute doit profiter au recourant. Il convient donc de s'écarter de l'ordonnance pénale. La question de savoir s'il s'imposait que le recourant soit averti explicitement et en temps utile des conséquences qu'une ordonnance pénale non contestée entraînerait dans la procédure administrative, peut rester ouverte vu que les conditions posées par la jurisprudence du TF pour s'écarter du jugement pénal sont remplies en l'espèce. Recours admis.

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

Déposé dans le délai de trente jours fixé par l'art. 95 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173.36), le recours est intervenu en temps utile. Il respecte au surplus les conditions formelles énoncées à l'art. 79 LPA-VD, applicable par renvoi de l'art. 99 LPA-VD, de sorte qu'il y a lieu d'entrer en matière sur le fond.

#### **E. 2**

Le recourant soutient qu'il ne circulait pas à une vitesse inadaptée aux conditions atmosphériques et affirme qu'il est non seulement parvenu à maîtriser son véhicule mais également à le stopper; selon lui si les conducteurs des voitures qui le suivaient avaient réussi à maîtriser leurs véhicules, il n'aurait pas heurté les voitures qui le précédaient. 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 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 manoeuvre 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 (Bussy/Rusconi, Code suisse de la circulation routière, 3<sup>ème</sup> éd., 1996, n. 3.1.2 ad art. 31 LCR; ATF 115 IV 248, JdT 1989 I 693; RJN 1997 p. 174). 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 manoeuvre 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 (ATF 83 IV 84; voir ég. arrêt du Tribunal fédéral 1C\_294/2008 du 18 novembre 2008 consid. 3.1). Selon l'art. 32 al. 1 1<sup>ère</sup> phrase 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. Selon la jurisprudence (ATF 6A.46/2005 du 12 octobre 2005 consid. 3.2.2), cette règle implique notamment qu'on ne peut circuler à la vitesse maximale autorisée que si les conditions de la route, du trafic et de la visibilité sont favorables (ATF 121 IV 286 consid. 4b p. 291). Ainsi une vitesse inadaptée, considérée comme constitutive d'une mise en danger grave de la sécurité au sens de l'art. 16 al. 3 let. a LCR, a été retenue dans le cas d'un automobiliste qui, malgré une forte pluie, avait roulé 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 pp. 315 s.). D'une manière générale, l'expérience enseigne que la plupart des fautes à l'origine de pertes de maîtrise - ou d'autres infractions - dues à l'inattention ou à une vitesse inadaptée relèvent de la faute moyennement grave (v. Cédric Mizel op. cit., ch. 30 p. 377 et les arrêts cités) et constituent une mise en danger moyennement grave également (v. Cédric Mizel, op. cit., ch. 51 p. 391). Le conducteur doit vouer à la route et au trafic toute l'attention possible, le degré de cette attention devant être apprécié au regard de toutes les circonstances, telles que la densité du trafic, la configuration des lieux, l'heure, la visibilité et les sources de danger prévisibles (ATF 103 IV 101 consid. 2b p. 104).

b) En matière de répression des infractions relatives à la circulation routière, le droit suisse connaît le système de la double procédure pénale et administrative: le juge pénal se prononce sur les sanctions pénales (amende, peine pécuniaire, travail d'intérêt général ou peine privative de liberté) prévues par les dispositions pénales de la LCR (art. 90 ss LCR) et par le Code pénal (art. 34 ss, 106 et 107 CP), tandis que les autorités administratives compétentes décident de mesures administratives (avertissement ou retrait de permis) prévues par les art. 16 ss LCR (ATF 137 I 363 consid. 2.3). Une certaine coordination s'impose entre ces deux procédures. La jurisprudence a ainsi établi que, 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 136 II 447 consid. 3.1 p. 451). 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 qui n'ont pas été prises en considération par celui-ci, 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 la circulation (ATF 136 II 447 déjà cité ; 129 II 312 consid. 2.4; 123 II 97 consid. 3c/aa; 119 Ib 158 consid. 3c/aa; 109 Ib 203 consid. 1; 105 Ib 18 consid. 1a; 101 Ib 270 consid. 1b; 96 I 766 consid. 4 et 5). En règle générale, l'autorité administrative doit suspendre la procédure administrative ou surseoir à statuer dans l'attente d'un jugement définitif dans la cause pénale, cela notamment parce que le juge pénal dispose de moyens d'investigation plus vastes et, en particulier, de pouvoirs procéduraux plus étendus relativement à l'audition de témoins (ATF 119 Ib 158 consid. 2c/bb; arrêt du TF 6A.121/2000 du 7 juin 2001, consid. 3a). Ces principes s'appliquent non seulement

lorsque le juge pénal s'est prononcé à l'issue d'une procédure ordinaire comportant des mesures probatoires contradictoires et des débats, mais aussi lorsque l'infraction aux règles de la circulation routière est constatée sur la seule base d'un rapport de police, dans une ordonnance pénale contre laquelle l'automobiliste condamné n'a pas formé opposition. En tant que celui-ci savait ou devait prévoir qu'une procédure de retrait de permis serait également ouverte contre lui, il lui incombait de faire valoir ses griefs éventuels et ses moyens de preuve dans la procédure pénale, en épuisant au besoin les recours disponibles, sans attendre la procédure administrative pour exposer ses arguments; ce devoir de contester d'abord la sanction pénale, pour pouvoir ensuite contester la sanction administrative, est déduit sans plus de discussion des « règles de la bonne foi » (ATF 1C\_762/2013 du 27 février 2014 consid. 2.2; ATF 123 II 97 consid. 3c/aa p. 104; 121 II 214 consid. 3a p. 217). c) L'art. 5 al. 3 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101) exige en effet que les organes de l'Etat et les particuliers agissent de manière conforme aux règles de la bonne foi. Les comportements contradictoires sont notamment interdits. Parce que le particulier subit toujours une restriction de ses droits dans les situations où une violation de cette interdiction lui est imputée, ladite interdiction doit être appliquée avec retenue, cela surtout lorsqu'elle se rapporte à un comportement passif plutôt qu'actif. Une pesée des intérêts en présence est indispensable; il faut notamment évaluer à quel point l'autorité a pu se fier au comportement initial du particulier, comportement dont celui-ci s'est plus tard départi (ATF 137 V 394 consid. 7.1 p. 403). En l'occurrence, le comportement initial consistait à subir sans protester l'amende de 350 fr. infligée par l'ordonnance pénale du 26 septembre 2013; il s'agissait d'une attitude purement passive du recourant, inapte à dénoter avec certitude sa reconnaissance de l'infraction retenue. De plus, aucun intérêt public important ne justifie que le recourant soit actuellement jugé forclos à contester les faits retenus à la base de cette infraction; il résulte seulement de son attitude que les preuves déterminantes sont administrées et appréciées par le tribunal, sur recours contre la décision de retrait du permis de conduire, plutôt que par les organes de la justice pénale. Il convient enfin de retenir qu'un comportement contradictoire ou insuffisamment coopératif du particulier ne doit pas entraîner de conséquences excessivement sévères (Benjamin Schindler, in Commentaire saint-gallois, 3e éd., n° 56 i.f. ad art. 5 Cst.). En raison de ces considérations déjà, il est douteux que l'ordonnance pénale du 26 septembre 2013 soit opposable au recourant dans la présente procédure. d) A cela s'ajoute que le recourant jouit en procédure administrative de la garantie du droit d'être entendu conférée par l'art. 29 al. 2 Cst. Celle-ci impose certains devoirs d'information aux organes de l'Etat. Ces organes, dans une procédure en cours, doivent notamment informer le particulier des étapes importantes de cette procédure, de manière qu'il puisse s'y préparer et exercer ses droits procéduraux de manière adéquate (ATF 140 I 99 consid. 3.4). Il se pose donc la question de savoir s'il s'imposait que le recourant fût averti explicitement et en temps utile des conséquences qu'une ordonnance pénale non contestée entraînerait dans la procédure administrative de retrait du permis de conduire. A défaut d'une telle information, le recourant ne pouvait en effet pas prévoir qu'il subirait non seulement l'amende de 350 fr., mais aussi, et sans plus pouvoir se défendre, un retrait de son permis de conduire. Or, cet avertissement ne lui a été fourni ni dans l'avis du SAN du 2 septembre 2013 ni dans l'ordonnance pénale du 26 septembre suivant. Il n'est toutefois pas nécessaire de trancher la question de savoir si à défaut d'un tel avertissement, le recourant devrait être admis à présenter ses arguments et à faire administrer et apprécier les preuves pertinentes à l'appui de son recours contre le retrait du permis de conduire, car

les conditions posées par le jurisprudence du Tribunal fédéral pour s'écarter du jugement pénal ( ATF 139 II 95 consid. 3.2 p. 101 s. et les références) sont remplies en l'espèce. e) L'épouse du recourant a été interrogée en qualité de témoin et exhortée à dire la vérité. Elle a déclaré que son époux avait freiné très fort, à tel point qu'elle avait été fortement serrée par la ceinture de sécurité, et qu'il était parvenu à arrêter leur voiture sans percuter les véhicules qui les précédaient. Elle a précisé s'être aussitôt retournée pour voir si leur fille, qui se trouvait à l'arrière dans son siège enfant, allait bien. Les événements se sont ensuite, selon ses dires, très rapidement enchaînés ; la témoin a indiqué qu'alors qu'elle était retournée sur le côté gauche en direction de sa fille, leur voiture a été percutée une première fois, puis une seconde fois. Selon le témoin D. \_\_\_\_\_, conducteur également impliqué dans le carambolage, les véhicules, qui roulaient en colonne et à une vitesse d'environ 100 km/h, respectaient les distances de sécurité. Il a expliqué que lorsqu'il a aperçu un amas de ferraille, il s'est rabattu sur le côté et a effectué un freinage d'urgence, parvenant ainsi à arrêter son véhicule. Puis, selon ses dires, les choses sont allées très vite, sa voiture ayant été percutée par le véhicule qui le suivait. Il a précisé ne pas avoir été sanctionné par un retrait de permis de conduire. Force est donc de constater que D. \_\_\_\_\_ s'est retrouvé dans une situation analogue à celle du recourant. Quand bien même ce dernier a déclaré aux agents de police, tel que cela ressort du rapport de police, « qu'il ne peut pas dire s'il a touché le véhicule qu'il suivait avant ou après avoir été heurté par une voiture par l'arrière », il apparaît que les conducteurs impliqués ont été entendus par les agents de police très peu de temps après la survenance de cet important accident de la circulation, de sorte qu'ils se trouvaient en état de choc, réalisant seulement qu'ils venaient d'échapper au pire. L'on ne saurait dès lors, au vu des circonstances, reprocher au recourant son manque de précision lors de son audition. Par ailleurs, les photographies produites par le recourant pour étayer ses dires, à savoir qu'il n'a pas heurté la Peugeot 207 qui le précédait, prouvent en effet qu'il a embouti l'arrière de la BMW 320si et non la Peugeot 207 qui se trouvait à sa droite. Ainsi, les allégations du recourant selon lesquelles il est parvenu à stopper son véhicule, après avoir procédé à un freinage d'urgence en serrant sur le centre des deux voies, sont confirmées par les photographies produites ; la Peugeot 207 étant en effet allée freiner contre la glissière centrale. Il paraît donc crédible que le recourant a embouti la BMW 320si après avoir été propulsé contre celle-ci par les véhicules qui le suivaient. Par conséquent, il convient d'admettre, au vu de ce qui précède, que l'autorité intimée aurait dû s'écarter des constatations de fait figurant dans le rapport de police. En définitive, l'absence de preuve matérielle de la culpabilité du recourant (aveux, mesure des distances de sécurité, photos radars utilisables, etc.) et les témoignages des deux témoins entendus lors de l'audience, sont autant d'éléments qui laissent naître un doute certain sur la culpabilité effective du recourant pour avoir circulé à une vitesse inadaptée aux conditions atmosphériques, objet de la présente procédure. Ce doute doit profiter au recourant et il convient partant de s'écarter de l'ordonnance pénale dans le cadre de la présente procédure administrative. Par conséquent, c'est à tort que l'autorité intimée a retenu que le recourant avait roulé à une vitesse inadaptée aux conditions atmosphériques ayant conduit à la décision de retrait de permis.

### **E. 3**

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être admis et la décision attaquée, annulée. L'arrêt est rendu sans frais (art. 49 al. 1 et 52 al. 1 LPA-VD), les frais de témoin étant laissés à la charge de l'Etat. Le recourant, qui obtient gain de cause avec l'aide d'un avocat, a droit aux dépens qu'il a requis (art. 55 al. 1 LPA-VD).

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