

# VD\_OMNI CR.2018.0010 vom 1. Mai 2018

VD Tribunal cantonal, 2018-05-01, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_CR.2018.0010](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2018.0010)

FR: VD\_OMNI CR.2018.0010 du 1 mai 2018

IT: VD\_OMNI CR.2018.0010 del 1 maggio 2018

## Regeste

A. \_\_\_\_\_/Service des automobiles et de la navigation | Retrait de permis. Exposé des diverses mises en danger, spécialement lors d'accidents sans tiers impliqués, dits "causés tout seul" ("Selbstunfälle") (c. 5b). Le recourant a, selon lui afin d'éviter un renard, donné un coup de volant à droite, freiné et percuté un mur bordant la chaussée, ce qui a causé le déclenchement des airbags, a blessé la passagère au pouce et a endommagé le véhicule (avant enfoncé, pneu arraché). Cet accident a entraîné l'immobilisation du véhicule, l'appel à une dépanneuse et la venue de la DGMR pour sécuriser les lieux. Ces circonstances excluent une mise en danger légère, de sorte que la mise en danger doit être considérée à tout le moins comme moyennement grave, ce qui justifie en soi de qualifier l'infraction de moyennement grave, la question de la gravité de la faute souffrant par conséquent de rester indécise. Le retrait de permis (impliquant ici la caducité du permis à l'essai) doit ainsi être confirmé (c. 5c).

## Erwägungen

### E. 1

A. \_\_\_\_\_ est directement touché par la décision attaquée contre laquelle il a recouru en temps utile vu les fêtes de fin d'année (art. 95 et 96 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; RSV 173.36]) et selon les formes prescrites par la loi auprès du tribunal compétent (cf. art. 75, 79, 92, et 99 LPA-VD), de sorte que le recours est recevable. Il y a donc lieu d'entrer en matière sur le fond.

### E. 2

Le litige porte sur le point de savoir si c'est à juste titre que l'autorité intimée a annulé le permis de conduire à l'essai du recourant.

### E. 3

a) En vertu de l'art. 15a LCR, le permis de conduire obtenu pour la première fois pour un motorcycle ou une voiture automobile est délivré à l'essai. La période probatoire est de trois ans (al. 1). Lorsque le permis de conduire à l'essai 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). Le permis de conduire à l'essai est caduc lorsque son titulaire commet une seconde infraction entraînant un retrait de permis (al. 4). b) Selon l'art. 16 LCR, les permis et les autorisations seront retirés lorsque l'autorité constate que les conditions légales de leur délivrance ne sont pas ou ne sont plus remplies; ils pourront être retirés lorsque les restrictions ou les obligations imposées dans un cas particulier, lors de la délivrance, n'auront pas été observées (al. 1). Lorsque la procédure prévue par la loi fédérale du 24 juin 1970 sur les amendes d'ordre n'est pas applicable, une infraction aux prescriptions sur la

circulation routière entraîne le retrait du permis d'élève-conducteur ou du permis de conduire ou un avertissement (al. 2). Les circonstances doivent être prises en considération pour fixer la durée du retrait du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire, notamment l'atteinte à la sécurité routière, la gravité de la faute, les antécédents en tant que conducteur ainsi que la nécessité professionnelle de conduire un véhicule automobile. La durée minimale du retrait ne peut toutefois être réduite (al. 3).

c) La LCR distingue les infractions légères, moyennement graves et graves (art. 16a-c LCR).

aa) Selon l'art. 16a al. 1 let. a LCR, commet une infraction légère la personne qui, en violant les règles de la circulation, met légèrement en danger la sécurité d'autrui alors que seule une faute bénigne peut lui être imputée. Après une infraction légère, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré pour un mois au moins au conducteur qui a fait l'objet d'un retrait de permis ou d'une autre mesure administrative au cours des deux années précédentes (al. 2). 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 (al. 3). En cas d'infraction particulièrement légère, il est renoncé à toute mesure administrative (al. 4). Commet une infraction moyennement grave selon l'art. 16b al. 1 let. a LCR la personne qui, en violant les règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Dans cette hypothèse, le permis est retiré pour un mois au minimum (art. 16b al. 2 let. a LCR). Enfin, commet une infraction grave selon l'art. 16c al. 1 let. a LCR la personne qui, en violant gravement les règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Le permis de conduire est retiré pour trois mois au minimum après une infraction grave (art. 16c al. 2 let. a LCR).

bb) La systématique des infractions de base des art. 16a al. 1 let. a, 16b al. 1 let. a et 16c al. 1 let. a s'articule autour des concepts de la mise en danger et de la faute qui sont d'un poids égal pour un degré égal. Les deux éléments doivent toujours être réunis, à des degrés divers mais pas nuls, pour former une infraction. Si la faute est nulle ou s'il n'y a pas de mise en danger abstraite accrue, une infraction au sens de ces dispositions n'est pas réalisée (Cédric Mizel, *Droit et pratique illustrée du retrait de permis de conduire*, Berne 2015, p. 251 s.). Une infraction est qualifiée de légère au sens de l'art. 16a al. 1 LCR, lorsque la faute est légère et la mise en danger légère. Elle est qualifiée de grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. a LCR lorsque la faute et la mise en danger sont graves. 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 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 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 (ATF 136 II 447 consid. 3.2; 135 II 138 consid. 2.2.2 p. 141; 6A.16/2006 du 6 avril 2006 consid. 2.1.1, in JdT 2006 I 442).

cc) La jurisprudence a rappelé que l'art. 90 al. 2 LCR correspond à l'infraction grave prévue à l'art. 16c LCR, alors que l'art. 90 al. 1 LCR recouvre les deux hypothèses de l'infraction légère ou moyennement grave prévues aux art. 16a et 16b LCR (CDAP CR.2013.0011 du 1<sup>er</sup> juillet 2013 consid. 3b; CR.2012.0034 du 25 septembre 2012 et réf. cit.).

d) 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 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 les références citées).

#### **E. 4**

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 p. 366). 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 137 I 363 consid. 2.3.2 p. 368 et les références). 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 139 II 95 consid. 3.2; 129 II 312 consid. 2.4 p. 315; 123 II 97 consid. 3c/aa p. 104; 105 Ib 18 consid. 1a et les références). Si l'autorité administrative est en principe liée par les faits retenus par le juge pénal, il n'en va pas de même pour ce qui concerne les questions de droit, en particulier l'appréciation de la faute et de la mise en danger (TF 1C\_353/2010 du 12 janvier 2011 consid. 2.2 et réf. cit.).

#### **E. 5**

a) En l'occurrence, il n'est pas contesté qu'A.\_\_\_\_\_ a percuté le mur qui se trouvait sur le côté droit de la route alors qu'il roulait entre 40 et 60 km/h dans une courbe à gauche, après avoir donné un coup de volant sur la droite puis freiné, pour, à ses dires, éviter un renard qui avait surgi depuis la gauche. Il a ainsi perdu la maîtrise de son véhicule. Contrairement à ce qu'il soutient, on ne saurait considérer que sa réaction était excusable, dès lors qu'en l'occurrence, un freinage d'urgence au risque de percuter l'animal apparaissait d'emblée comme une solution préférable car elle permettait d'éviter d'emboutir le mur en question. Le recourant ne pouvait en effet pas ignorer qu'en donnant un coup de volant à droite, il risquait de heurter cet ouvrage bordant la droite de la chaussée et de provoquer ainsi un

danger sérieux pour sa passagère et pour les autres usagers de la route pouvant arriver à sa suite. Ce danger s'est du reste concrétisé par la collision avec le mur, laquelle a causé une blessure à sa passagère et des dégâts matériels (cf. TF 1C\_361/2014 du 26 janvier 2015 consid. 3.3). En conséquence, on ne saurait exonérer l'intéressé de toute faute. Cela étant, la question de savoir si la faute commise est légère, comme il le soutient, ou moyennement grave, comme l'a retenu l'autorité intimée, souffre de demeurer indécise, vu l'intensité de la mise en danger créée, qui est examinée ci-après. b) 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 ( Mizel , op. cit., pp. 255 ss). La mise en danger abstraite accrue peut être particulièrement légère, légère, moyennement grave ou grave (cf. CDAP CR.2011.0070 du 23 avril 2012 consid. 4c; CR.2011.0062 du 9 février 2012 consid. 2b; Mizel , op. cit., pp. 266 ss). Seule la création d'une mise en danger abstraite accrue (au moins) permet le prononcé d'une mesure administrative au sens des art. 16a al. 1 let. a, 16b al. 1 let. a et 16c al. 1 let. a LCR, une mise en danger abstraite simple ne suffisant pas ( Mizel , op. cit., p. 263 s). En cas d'accident de la circulation, un niveau de mise en danger abstraite accrue légère doit au plus être admis dans des situations particulières. Ainsi, dans des lieux où la vitesse est ordinairement assez basse (colonnes, giratoires, voies d'accès aux grands magasins, parkings) ou que les voies de circulation sont physiquement séparées par un muret ou une glissière et lorsqu'il a été possible de reconnaître visuellement qu'il ne s'y trouvait ni piéton ni deux roues (soit des usagers vulnérables dont la présence requiert un degré d'attention élevé et une conduite spécialement adaptée), une perte de maîtrise en voiture à basse vitesse, celle-ci pouvant notamment s'inférer des dommages causés (cf. TF 1C\_75/2007 du 13 septembre 2007 consid. 3.2), n'entraîne souvent qu'une mise en danger légère, même avec tamponnement/collision d'un véhicule tiers. Il peut en aller de même lorsque le risque inhérent du véhicule fautif apparaît faible au vu des circonstances et qu'aucun dommage corporel et aucun dommage matériel important n'est survenu à des tiers. Une telle mise en danger légère doit encore être admise lorsque l'on peut considérer qu'une perte de maîtrise n'était pas propre en elle-même à créer une mise en danger sérieuse de tiers et que dans le cas considéré, elle n'en a effectivement par causé ( Mizel , op. cit., pp. 277 ss). Toujours en matière d'accident de la circulation, une mise en danger abstraite accrue moyennement grave peut être réalisée dans des circonstances favorables particulières, tels une vitesse relativement basse, un véhicule à faible risque inhérent ou une configuration particulière des lieux, généralement sans collision d'un autre véhicule, qui font objectivement apparaître le risque de mise en danger concrète ou de lésions comme "seulement" relativement proches ( Mizel , op. cit., p. 284). Les accidents sans tiers impliqués, dits "causés tout seul" ("Selbstunfälle"), avec une vitesse de l'ordre de 60 km/h sans collision d'un véhicule tiers ou d'un autre usager, sont généralement réputés induire une mise en danger abstraite accrue grave des autres usagers potentiels de la route ( Mizel , op. cit., p. 288). En particulier dans un arrêt du 10 septembre 2010, le Tribunal fédéral a en effet relevé que les autorités administratives étaient fondées à retenir une mise en danger abstraite accrue grave, dans des situations telles que celles d'un automobiliste qui roulait à environ 60 km/h dans une courbe à droite, laquelle se resserrait légèrement, et qui a perdu le contrôle de son véhicule en tournant à gauche après la courbe, entrant en collision avec une glissière, ce qui avait massivement endommagé son véhicule, les dommages matériels étant d'environ 6'500 fr. (sans compter les glissières de sécurité) (ATF 136 I 345 consid. 6.4, JT 2011 I 299). Enfin, la mise en danger concrète et l'atteinte à l'intégrité physique d'un tiers

remplissent l'élément objectif de l'infraction grave des art. 16c al. 1 let. a et 90 al. 2 LCR. Il y a mise en danger concrète lorsque l'auteur crée vis-à-vis d'un tiers une probabilité sérieuse de réalisation effective et imminente du risque, à savoir une atteinte à son intégrité physique ou à sa vie. En schématisant, on peut dire qu'elle représente un risque élevé de blessures pour un tiers ( Mizel , op. cit., p. 296 et les références de la note 1420). Quant à l'atteinte à l'intégrité physique, elle est réalisée lorsque des blessures sont causées à un être humain, ou que survient le décès d'autrui. Si l'on se réfère à la jurisprudence développée à propos de l'art. 51 al. 2 LCR, le seuil à partir duquel il y a blessure est très bas ( Mizel , op. cit., p. 298). c) En l'occurrence, l'accident ayant entraîné la sanction litigieuse n'a certes pas impliqué de tiers. Toutefois, le recourant ne roulait pas à une vitesse basse au moment des faits, mais à une allure allant entre 40 et 60 km/h. Le choc avec le mur situé sur la droite de la chaussée a déclenché les airbags de la voiture et la passagère a eu le pouce cassé. De plus, les dégâts causés à la voiture ne sont pas minimes, puisque l'avant du véhicule a été enfoncé et le pneu avant arraché du côté droit, de sorte qu'un dépanneur a dû être appelé sur place. Le soudain écart du véhicule ainsi que l'arrêt brutal contre le mur auraient pu surprendre un conducteur suivant et l'amener à des réactions dangereuses, d'autant plus que l'accident a eu lieu de nuit. Enfin, le véhicule immobilisé a entravé la circulation jusqu'à son évacuation par la dépanneuse et le personnel de la Direction générale de la mobilité et des routes (DMGR) a dû être sollicité pour sécuriser les lieux. Ces éléments excluent une mise en danger (abstraite accrue) légère (cf. ATF 136 I 345 consid. 6.4 précité), quand bien même l'intéressé n'a pas empiété sur la voie opposée de la chaussée et qu'en ce sens son cas diffère de celui de l'arrêt du Tribunal fédéral auquel s'est référé le SAN (TF 1C\_361/2014 précité). En conséquence, dès lors qu'une mise en danger (abstraite accrue) légère est exclue, la mise en danger doit être considérée à tout le moins comme moyennement grave, ce qui justifie en soi de qualifier l'infraction de moyennement grave au sens de l'art. 16b al. 1 LCR. La question de savoir si la faute commise devrait être qualifiée de légère ou moyennement grave peut ainsi rester ouverte (cf. supra consid. 5a). Ainsi, un retrait de permis d'un mois au minimum se justifie (art. 16b al. 2 let. a LCR). Le recourant est donc sanctionné par un second retrait de permis durant la période probatoire, ce qui entraîne la caducité de son permis de conduire à l'essai (art. 15a al. 4 LCR).

## **E. 6**

a) Vu ce qui précède, le recours est rejeté, ce qui entraîne la confirmation de la décision sur réclamation du 22 décembre 2017. b) Les frais de justice, à hauteur de 800 fr., vu l'importance de la cause, sont mis à la charge du recourant qui succombe (art. 49 LPA-VD et 4 al. 1 du tarif vaudois des frais judiciaires et des dépens en matière administrative [TFJDA; RSV 173.36.5.1]). c) Le recourant, qui n'obtient pas gain de cause, n'a pas le droit à des dépens (art. 55 LPA-VD).

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