

VD_OMNI CR.2019.0002 vom 19. September 2019

VD Tribunal cantonal, 2019-09-19, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2019.0002

FR: VD_OMNI CR.2019.0002 du 19 septembre 2019

IT: VD_OMNI CR.2019.0002 del 19 settembre 2019

Regeste

A. _____/Service des automobiles et de la navigation | Recours d'un chauffeur de taxi contre une décision du SAN prononçant le retrait de son permis de conduire pour une durée d'un mois pour s'être endormi au volant de son véhicule alors qu'il était arrêté à un feu de circulation. - C'est à juste titre que le SAN s'en est tenu aux faits établis par l'autorité pénale au terme d'une instruction complète (consid. 2). - Rappel que l'autorité administrative n'est toutefois pas liée par la qualification juridique du juge pénal (qui a, en l'occurrence écarté l'infraction d'incapacité de conduire "pour d'autres raisons" de l'art. 91 al. 2 let. b LCR). La conduite en état d'incapacité en raison de la fatigue ou du surmenage (art. 31 al. 2 LCR) constitue une infraction grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. c LCR. Le SAN n'a retenu que la commission d'une infraction moyennement grave (art. 16b al. 1 let. a LCR). Tenant compte du besoin professionnel avéré du recourant à disposer de son permis de conduire, la Cour renonce à examiner la question d'une reformatio in pejus (consid. 3). - La durée du retrait de permis, arrêtée au minimum légal d'un mois, ne peut qu'être confirmée (consid. 4). Recours rejeté.

Erwägungen

E. 1

Interjeté en temps utile (art. 95 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; BLV 173.36]), le recours satisfait par ailleurs aux autres conditions formelles de recevabilité de sorte qu'il convient d'entrer en matière sur le fond.

E. 2

Le recourant conteste s'être endormi au volant de son taxi et indique avoir connu de " légers troubles de somnolence suite à la prise d'un médicament [...] prescrit par son médecin traitant ". a) La jurisprudence a 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 139 II 95 consid. 3.2 p. 101; 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 p. 101 s.; 129 II 312 consid. 2.4 p. 315 et les références). b) En l'espèce, l'ordonnance pénale du 10 août 2018 retient que le recourant a été interpellé, devant le feu de signalisation, alors qu'il dormait au volant de son taxi au

milieu de la chaussée et qu'il n'a ainsi pas respecté deux cycles de phases lumineuses lorsque le feu brillait au vert. Le prononcé relève également trois dépassements du temps de travail hebdomadaire et 18 réductions du temps de repos quotidien durant le mois ayant précédé l'interpellation. Le recourant n'a pas formé opposition contre cette ordonnance, alors même qu'il avait été informé par le SAN que les faits établis par l'autorité pénale seraient déterminants pour décider de la sanction administrative. C'est dès lors à juste titre que l'autorité intimée s'en est tenue aux faits tels qu'ils ont été établis par l'autorité pénale au terme d'une instruction complète, durant laquelle le recourant a été entendu à deux reprises. Il ressort en effet des procès-verbaux des auditions de police du 15 novembre et du 9 décembre 2017, signés par le recourant, que celui-ci a admis avoir somnolé au volant après s'être gratté l'œil lorsqu'il s'est arrêté au feu rouge. Il a également déclaré que " le soir de l'intervention, lorsque je me suis endormi, j'en avais pris 2 [comprimés] par erreur ". De manière générale, ses affirmations ultérieures tendant à démontrer qu'il ne se serait pas assoupi ou endormi mais qu'il aurait connu de " légers troubles de somnolence " ou de " légères perturbations de somnolence " résultant de la prise d'un médicament contre l'hypertension artérielle et qu'il n'aurait néanmoins jamais perdu la maîtrise de son véhicule ne convainquent pas. En cas de déclarations contradictoires de l'intéressé au sujet des circonstances d'un incident de la circulation routière, le tribunal applique la règle dite de la " première déclaration " ou de la " déclaration de la première heure " selon laquelle il faut s'en remettre aux déclarations de première heure plutôt qu'à celles faites ultérieurement après mûre réflexion (CDAP CR.2009.0084 du 24 février 2010 consid. 2b). Le Tribunal fédéral a fait de cette manière de voir une " maxime de preuve " (Beweismaxime) selon laquelle les " déclarations de la première heure " spontanées sont en principe plus impartiales et plus fiables que les déclarations ultérieures qui sont consciemment ou inconsciemment influencées après coup par des réflexions relevant du droit de la circulation routière ou d'autres considérations (cf. ATF 142 V 590, consid. 5.2; 121 V 45 consid. 2 a; 115 V 133 consid. 8; CDAP CR.2009.0084 précité consid. 2b). Vu ce qui précède, il y a lieu de retenir que, conformément à ses premières déclarations et aux faits retenus dans l'ordonnance pénale, le recourant s'est assoupi, perdant ainsi pendant un bref moment la maîtrise de son véhicule. Peu importe à cet égard que cet assoupissement ait été causé par la prise d'un médicament ou un rythme de travail trop soutenu durant les semaines ayant précédé l'incident.

E. 3

Reste à qualifier l'infraction commise. a) Aux termes de l'art. 31 al. 1 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), 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; RS 741.11) 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) La LCR distingue les infractions légères, moyennement graves et graves. 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). 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). Finalement, la personne qui, en violant gravement les règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque, commet une infraction grave (art. 16c al. 1 let. a LCR). c) La capacité de conduire est l'aptitude physique et psychique momentanée à conduire de manière sûre un véhicule sur l'ensemble d'un trajet. Doit être assurée une capacité générale à conduire; celle-ci comprend, outre les compétences de base, une capacité à pouvoir réagir aux difficultés qui peuvent survenir brusquement dans le trafic, sur la route et/ou en raison de l'environnement. En d'autres termes, le conducteur doit être en mesure de conduire en toute sécurité son véhicule, y compris lorsqu'une situation imprévisible se présente et/ou si le trafic est difficile (ATF 130 IV 32 consid.

E. 3.1

p. 35). La conduite en état d'incapacité en raison de la fatigue ou du surmenage tombe sous le coup de l'art. 91 al. 2 let. b LCR et constitue une infraction grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. c LCR. Selon la jurisprudence rendue sous l'ancien droit (ATF 126 II 206), confirmée par le Tribunal fédéral (TF 1C_252/2016 du 15 novembre 2016 consid. 4.2 et 1C_555/2008 du 1^{er} avril 2009 consid. 4), 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 les yeux (irritation, lourdeur des paupières, diminution du champ visuel et de l'acuité, difficulté d'accommodation et de convergence avec risque de strabisme et de diplopie, 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, manœuvres 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, ce indépendamment de la survenance d'un accident (TF 6A.55/2006 du 5 février 2007 consid. 3) ou d'éventuelles mesures prises pour ne pas s'endormir (TF 6A.84/2006 du 27 décembre 2006 consid. 3.4). Le Tribunal fédéral a laissé 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 (ATF 126 II 206 consid. 1b p. 209 ss). d) L'ordonnance pénale retient notamment à l'égard du recourant la violation simple des règles de la circulation routière (90 al. 1 LCR) pour avoir enfreint les articles 27 al. 1 LCR, 4a al. 1 let. a OCR, et 68 et 69 al. 3 de l'Ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1975 (OSR; RS 741.21). Elle le libère cependant du chef de prévention de conduite d'un véhicule en état d'incapacité (91 al. 2 let. b LCR), vu les résultats négatifs des analyses sanguine et urinaire effectuées. La Cour de céans n'est toutefois pas liée par la qualification juridique du juge pénal, en particulier s'agissant de l'appréciation de la faute et de la mise en danger; on ne saurait ainsi exclure le prononcé d'une mesure administrative pour infraction

grave selon l'art. 16c al. 1 LCR du seul fait de l'existence d'une condamnation pénale pour infraction simple à la loi sur la circulation routière (TF 1C_252/2016 du 15 novembre 2016 consid. 4.4; 1C_72/2016 du 11 mai 2016 consid. 2.1). En l'occurrence, la Cour ne s'explique pas pourquoi l'autorité pénale n'a pas retenu l'infraction d'incapacité de conduire "pour d'autres raisons" de l'art. 91 al. 2 let. b LCR, qui incluent le surmenage et la fatigue, dès lors qu'elle a établi que le recourant s'était endormi au volant de son véhicule, au milieu de la chaussée. Cette appréciation juridique est cependant sans incidence pour la procédure administrative. Conformément à la jurisprudence fédérale précitée, c'est à juste titre que l'autorité intimée a qualifié de grave la faute du recourant, consistant à s'être endormi au volant de sa voiture alors qu'il était arrêté au feu rouge. Cela étant, elle a qualifié de moyennement grave la mise en danger créée par l'immobilisation du véhicule au milieu de la chaussée, malgré deux cycles de phases lumineuses. Rappelant qu'en application de l'art. 16b al. 1 let. a LCR (conçu comme l'élément dit de regroupement), une infraction doit toujours être considérée comme moyennement grave lorsque tous les éléments constitutifs (faute + mise en danger) qui permettent de la qualifier de légère ou de grave ne sont pas réunis, le SAN a retenu la commission d'une infraction moyennement grave (16b al. 1 let. a LCR). La mise en danger, bien qu'elle soit abstraite, aurait toutefois dû être qualifiée de grave. Est en effet déterminant le fait d'avoir conduit dans un état somnolent, 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 fait sentir. Il apparaît ainsi que ce n'est que fortuitement que l'endormissement du recourant 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 autres raison; un tel endormissement, imprévisible, n'est envisageable que dans des conditions exceptionnelles et liées à une maladie (TF 1C_555/2008 du 1 er avril 2009 consid. 4). Le recourant ne prétend pas souffrir d'une maladie de ce genre. La prise de son médicament contre l'hypertension artérielle pour prévenir les AVC, provoquant chez lui des troubles de somnolence, n'excuse en rien le risque qu'il a créé pour les autres usagers de la route ainsi que pour le passager qu'il transportait. Le recourant, bien que chauffeur professionnel habitué à la conduite, n'allègue pas avoir pris les mesures imposées par les circonstances (par ex. pauses régulières, arrêt immédiat de son véhicule dans un endroit peu dangereux). Au contraire, il ressort de ses écritures qu'il était conscient de l'effet secondaire de son médicament, bien qu'il ait malencontreusement doublé la dose le jour d'avant. En outre, durant les semaines ayant précédé son interpellation, le recourant n'a pas respecté les heures de travail maximum autorisées et les temps de repos réglementaires pour les chauffeurs de taxi. Ainsi, au regard des nombreuses et conséquentes violations en matière de durée du temps de travail et de repos, on peut conclure que le recourant se trouvait en état d'incapacité de conduire au sens de l'art. 31 al. 2 LCR, ordinairement constitutive d'une infraction grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. c LCR. L'autorité intimée n'a pas précisé pour quels motifs elle s'est écartée de la casuistique du Tribunal fédéral en retenant seulement une infraction moyennement grave. Tenant compte du besoin professionnel avéré du recourant de disposer de son permis de conduire, la Cour renonce toutefois à examiner la question d'une éventuelle reformatio in pejus (soit une modification de la décision attaquée au détriment du recourant: art. 89 al. 2 et 3 LPA-VD, applicable par renvoi de l'art. 99 LPA-VD). Pour le reste, les allégations du recourant concernant les multiples contrôles de la police ***** qu'il a subis lorsqu'il a immatriculé un taxi de la marque Porsche ne sont pas pertinentes. Si

le recourant entendait remettre en cause l'indépendance des autorités pénales à son égard, il aurait dû faire valoir ses moyens dans le cadre de la procédure pénale, aujourd'hui close.

E. 4

a) Après une infraction moyennement grave, le permis de conduire est retiré pour un mois minimum (art. 16b al. 2 let. a LCR). Les circonstances doivent être prises en considération pour fixer la durée du retrait 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 (art. 16 al. 3 LCR). b) En l'absence d'antécédent, le permis du recourant devait être retiré pour une durée d'un mois minimum. S'en tenant à cette durée minimale, la décision attaquée ne peut qu'être confirmée, en dépit du besoin professionnel que le recourant a de son permis. Les difficultés actuellement rencontrées par les chauffeurs de taxi liées à l'augmentation de la concurrence ne permettent pas non plus de réduire cette durée. A noter du reste que la qualité de chauffeur professionnel du recourant aurait également pu constituer une circonstance aggravante. Il est averti qu'une récidive ne pourra conduire à une sanction aussi clémente.

E. 5

Mal fondé, le recours doit être rejeté et la décision attaquée confirmée. Les frais judiciaires, par 800 fr., seront mis à la charge du recourant, qui succombe. Il n'y a pas lieu d'allouer de dépens (art. 49 al. 1, 55 al. 1 a contrario, 91 et 99 LPA-VD).

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