

VD_OMNI CR.2019.0012 vom 17. Mai 2019

VD Tribunal cantonal, 2019-05-17, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2019.0012

FR: VD_OMNI CR.2019.0012 du 17 mai 2019

IT: VD_OMNI CR.2019.0012 del 17 maggio 2019

Regeste

A. _____/Service des automobiles et de la navigation | La conductrice qui heurte un piéton engagé sur un passage protégé qu'elle n'a pas vu en raison d'une inattention, commet une faute grave. Le retrait de son permis de conduire correspondant à la durée minimale de 3 mois doit être confirmé.

Erwägungen

E. 1

La décision attaquée retient que la recourante, au volant de son véhicule automobile, n'a pas accordé la priorité à un piéton engagé sur le passage de sécurité et l'a heurté alors qu'il lui appartenait d'être particulièrement attentive à proximité du passage pour piétons dès lors que l'on doit s'attendre à tout moment à ce qu'un piéton le traverse. La décision qualifie l'infraction de grave. D'après la recourante, c'est à tort que la décision intimée retient qu'elle a heurté un piéton lors de l'incident de la circulation du 4 septembre 2018. Elle se réfère à l'état de fait de l'ordonnance pénale du 16 novembre 2018, qui à aucun moment n'indique qu'elle aurait heurté le piéton. Elle affirme que c'est parce que l'état de fait retenu par l'ordonnance pénale correspondait à sa propre version des faits qu'elle a renoncé à s'y opposer. La recourante critique également la qualification de l'infraction retenue par l'autorité intimée, la tenant pour légère, subsidiairement pour moyennement grave. a) 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). 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. 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). Cela vaut non seulement lorsque le jugement pénal a été rendu au terme d'une procédure publique ordinaire au cours de laquelle les parties ont été entendues et des témoins interrogés, mais

également, à certaines conditions, lorsque la décision a été rendue à l'issue d'une procédure sommaire, même si la décision pénale se fonde uniquement sur le rapport de police. Il en va notamment ainsi lorsque la personne impliquée savait ou aurait dû prévoir, en raison de la gravité des faits qui lui sont reprochés, qu'il y aurait également une procédure de retrait de permis. Dans cette situation, la personne impliquée est tenue, en vertu des règles de la bonne foi, de faire valoir ses moyens dans le cadre de la procédure pénale, le cas échéant en épuisant les voies de recours à sa disposition. Elle ne peut pas attendre la procédure administrative pour exposer ses arguments (ATF 123 II 97 consid. 3c/aa p. 104; arrêts TF 1C_30/2017 du 21 avril 2017 consid. 2.1; 1C_631/2014 du 20 mars 2015 consid. 2.1). Si les faits retenus au pénal lient en principe l'autorité et le juge administratifs, il en va différemment des questions de droit, en particulier de l'appréciation de la faute et de la mise en danger (arrêt 1C_72/2016 du 11 mai 2016 consid. 2.1 et les références). On ne saurait dès lors exclure le prononcé d'une mesure administrative pour infraction grave selon l'art. 16c al. 1 let. a LCR du seul fait de l'existence d'une condamnation pénale pour infraction simple selon l'art. 90 al. 1 LCR (arrêt 1C_146/2015 du 7 septembre 2015 consid. 2.2). b) En l'espèce, l'état de fait de l'ordonnance pénale est succinct. Il retient que la recourante a circulé au volant de son automobile en étant inattentive à la route et à la circulation, raison pour laquelle elle n'a pas accordé la priorité à un piéton déjà engagé à mi-chemin sur le passage piétons et, de ce fait, a provoqué un accident. Le tribunal considère qu'en retenant l'existence d'un accident, l'ordonnance tient pour établi que le véhicule conduit par la recourante a bel et bien heurté le piéton qui traversait la chaussée, conformément aux conclusions du rapport de police. Ce n'est en effet pas parce que le préfet a retenu une violation simple des règles de la circulation routière que l'on doit en conclure qu'il s'est écarté des constatations contenues dans le rapport de police (cf. arrêts CR.2015.0001 du 17 juin 2015 consid. 1d, CR.2013.0002 du 15 mai 2013 et les références). L'existence d'un heurt résulte au demeurant des déclarations des intervenants que la police a recueillies à la suite de l'accident. D'une part, le piéton a déclaré qu'alors qu'il se trouvait au centre du passage, un véhicule est survenu sur sa gauche et a percuté sa cuisse gauche avec le pare-chocs avant gauche. D'autre part, la recourante a indiqué qu'elle n'avait pas vu le piéton qui cheminait sur le passage. Ce dernier finissait de traverser sur sa gauche. Toutefois, un mouvement a attiré l'attention de la recourante qui dit avoir brutalement freiné. Elle a entendu un choc et vu le piéton qui se trouvait à la gauche de son pare-chocs avant. Ces déclarations concordent ainsi au sujet de l'existence d'un choc. A l'appui du recours, la conductrice prétend que le choc en question était dû au coup asséné par le piéton sur le capot de la voiture suite à son freinage d'urgence. Cette version des faits est toutefois incompatible avec deux éléments du dossier. D'une part, la police a constaté que l'automobile de la recourante était arrêtée au centre de sa voie de circulation empiétant complètement sur le passage pour piétons et l'avant de la voiture dépassait de 50 cm la fin du marquage du passage. Or, si la conductrice avait pu s'arrêter de façon à ne pas heurter le piéton dont il est admis qu'il traversait la route sur le passage pour piétons, sa voiture n'aurait pas empiété complètement sur le passage. D'autre part, le piéton accidenté a subi des contusions du fait de l'accident et un certificat d'incapacité de travail du 4 au 9 septembre 2018 lui a été délivré. Ces deux éléments corroborent l'existence d'un choc. Il s'ensuit que l'autorité intimée pouvait à bon escient retenir, sur la base des faits admis par l'ordonnance pénale, que la recourante avait "heurté" le piéton au volant de son automobile. Le grief de la recourante doit en conséquence être rejeté.

E. 2

L'autorité intimée a conclu à l'existence d'un cas grave, ce que la recourante conteste. a) La LCR distingue entre les cas de peu de gravité, les cas de gravité moyenne et les cas graves (art. 16a à 16c 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 (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). 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 le cas d'une infraction grave, le permis de conduire est retiré pour trois mois au minimum (cf. art. 16c al. 2 let. a LCR). Depuis la révision partielle de la LCR du 14 décembre 2001, la réalisation d'une infraction légère, moyenne ou grave dépend toujours de la mise en danger du trafic induite et de la faute (Cédric Mizel, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 I 383; cf. aussi arrêts CDAP CR.2016.0059 du 29 mars 2017 consid. 3b; CR.2016.0023 du 21 novembre 2016 consid. 2a). 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 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 (ATF 136 II 447 consid. 3.2; 135 II 138 consid. 2.2.2; arrêts TF 1C_766/2013 du 1^{er} mai 2014 consid. 3.1; 6A.16/2006 du 6 avril 2006 consid. 2.1.1, in JT 2006 I 442; cf. aussi arrêts CDAP CR.2016.0059 du 29 mars 2017 consid. 3b; CR.2016.0023 du 21 novembre 2016 consid. 2a). La mise en danger est l'élément objectif de toute conduite et de toute infraction routière donnant lieu à une mesure administrative d'admonestation (Mizel, op. cit. , n. 3 p. 364). La mise en danger concrète représente un risque élevé de blessures pour une personne concrète. A l'égard d'un piéton, qui ne bénéficie pas de la sécurité relative d'un habitacle protégé et qui sera donc presque nécessairement blessé en cas de collision, la mise en danger concrète est déjà réalisée par le fait de couper sa trajectoire en le frôlant, que ce soit à la suite d'une manœuvre dangereuse ou lors d'une perte de maîtrise sur route enneigée dans sa direction et dont il n'échappe que par réflexe de dernière seconde ou simplement d'une inattention (Mizel, op. cit. , n. 14 p. 369/370 et n. 19 p. 371, et les références citées). Pour qu'une infraction à la LCR soit considérée comme grave, la mise en danger doit avoir atteint le stade de "mise en danger abstraite accrue" ou de "mise en danger concrète" (cf. arrêts CR.2016.0023 du 21 novembre 2016 consid. 2a; CR.2015.0090 du 26 avril 2016 consid. 3b/bb, et la référence citée). b) L'art. 26 al. 1 LCR prescrit que chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies. Selon 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. L'art. 3 al. 1 de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur la circulation routière (OCR; RS 741.11) précise que le conducteur vouera son attention à la route et à la circulation; il évitera toute occupation qui rendrait plus difficile la conduite du véhicule; il veillera en outre à ce que son attention ne soit distraite. Le degré de l'attention requise par l'art. 3 al. 1 OCR s'apprécie au regard des circonstances d'espèce, telles que la densité du trafic, la configuration des lieux, l'heure, la visibilité et les sources de danger prévisibles

(ATF 127 II 302 consid. 3c p. 303, et arrêt cité; cf. aussi arrêts TF 6B_894/2016 du 14 mars 2017 consid. 3.1; 6B_108/2015 du 27 novembre 2015 consid. 3; 6B_909/2014 du 21 mai 2015 consid. 2.1). Aux termes de l'art. 32 al. 1 1ère 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 l'art. 33 LCR, reconnu comme une règle fondamentale de la circulation (arrêts TF 4A_239/2015 du 6 octobre 2015 consid. 2.2; 1C_425/2012 du 17 décembre 2012 consid. 3.1), le conducteur facilitera aux piétons la traversée de la chaussée (al. 1). Avant les passages pour piétons, le conducteur circulera avec une prudence particulière et, au besoin, s'arrêtera pour laisser la priorité aux piétons qui se trouvent déjà sur le passage ou s'y engagent (art. 33 al. 2 LCR). Avant d'atteindre un passage pour piétons où le trafic n'est pas réglé, le conducteur accordera la priorité à tout piéton ou utilisateur d'un engin assimilé à un véhicule qui est déjà engagé sur le passage ou qui attend devant celui-ci avec l'intention visible de l'emprunter. Il réduira à temps sa vitesse et s'arrêtera, au besoin, afin de satisfaire à cette obligation (art. 6 al. 1 OCR). La prudence particulière exigée avant les passages pour piétons signifie que le conducteur doit porter une attention accrue à ces passages protégés et à leurs abords, par rapport au reste du trafic, et qu'il doit être prêt à s'arrêter à temps si un piéton traverse la chaussée ou en manifeste la volonté (arrêts TF 6B_108/2015 du 27 novembre 2015 consid. 3; 4A_239/2015 du 6 octobre 2015 consid. 2.2; 1C_425/2012 du 17 décembre 2012 consid. 3.2, et les références citées). En règle générale, le conducteur n'est pas obligé de réduire sa vitesse à l'approche d'un passage pour piétons lorsque personne ne se trouve à proximité, si ce conducteur peut admettre qu'aucun piéton ne va surgir à l'improviste ou si on lui fait clairement comprendre qu'il a la priorité. La visibilité du conducteur doit néanmoins porter sur toute la chaussée et sur le trottoir à proximité du passage. Si le conducteur ne bénéficie pas d'une pareille visibilité, il doit ralentir de manière à pouvoir accorder la priorité aux piétons dissimulés derrière l'obstacle (arrêts TF 6B_108/2015 du 27 novembre 2015 consid. 3; 1C_425/2012 du 17 décembre 2012 consid. 3.2; 1C_504/2011 du 17 avril 2012 consid. 2.4, et les références citées). c) L'arrêt CR.2017.0022 du 19 janvier 2018 consid. 2c, qui juge que le conducteur qui, en sortant d'un giratoire, a percuté une piétonne engagée sur le passage pour piétons situé peu après la sortie du giratoire, la projetant au sol et lui causant contusions et douleurs, a commis une infraction grave, rappelle la jurisprudence du Tribunal fédéral en la matière, comme il suit. Tout d'abord, la faute d'un conducteur qui a heurté une personne engagée sur un passage pour piétons en ne s'arrêtant pas à temps ne peut être qualifiée de légère (arrêts TF 1C_425/2012 du 17 décembre 2012 consid. 4.1; 1C_87/2009 du 11 août 2009; 6A.83/2000 du 31 octobre 2000). Le Tribunal fédéral a ensuite confirmé que commet une faute grave le conducteur qui, circulant à 30 km/h dans une zone à important trafic piétonnier et après avoir contourné un îlot de tram, renverse mortellement une dame âgée à quelques mètres d'un passage pour piétons (arrêt TF 1C_402/2009 du 17 février 2010). Le Tribunal fédéral a considéré dans cet arrêt que, pour admettre une négligence grave, il suffisait que, dans un moment d'inattention, le conducteur, en raison d'une vitesse inadaptée aux circonstances ne lui permettant pas de s'arrêter à temps, ait mis en danger la vie ou l'intégrité corporelle d'autres usagers de la route, en particulier celle de piétons dont il fallait s'attendre qu'ils traversent sur un passage piéton situé après un îlot de tram (consid. 4.4). Selon le Tribunal fédéral, commettent également une faute grave le motocycliste qui, de nuit et sur une chaussée mouillée, n'ayant remarqué que tardivement un piéton sur un passage sécurisé, effectue un freinage d'urgence entraînant la chute de sa moto qui renverse alors le piéton

(arrêt TF 1C_87/2009 précité), de même que le conducteur qui, ébloui plusieurs fois par le soleil, continue de circuler à 55 km/h à l'intérieur d'une localité, en particulier sur un passage pour piétons, sans visibilité (arrêt TF 6S.628/2001 du 29 novembre 2001). Le Tribunal fédéral a encore confirmé que commet une faute grave un motocycliste qui, gêné par le soleil rasant sur environ 90 m et ce jusqu'à 11 m avant un passage pour piétons, roulait à une vitesse plus ou moins constante de 40 km/h et a heurté une piétonne qui avait déjà traversé pratiquement les trois quarts du passage et que le motocycliste n'avait à aucun moment remarquée (arrêt TF 4A_239/2015 du 6 octobre 2015). Ont en revanche commis une faute moyennement grave le conducteur qui a démarré en faisant crisser les pneus lors du passage au vert du signal lumineux, sans prendre garde au feu orange clignotant et a renversé un piéton qui traversait normalement au feu vert sur un passage sécurisé (arrêt TF 1C_253/2012 du 29 août 2012), la conductrice qui n'a pas accordé la priorité à un piéton déjà engagé sur le passage protégé au motif qu'une camionnette lui masquait la vue (arrêt TF 1C_504/2011 du 17 avril 2012), l'automobiliste qui, ébloui par les phares d'un véhicule venant en sens inverse, n'a pas pu freiner à temps et a renversé un piéton qui avait déjà traversé plus de la moitié du passage protégé (arrêt TF 1C_594/2008 du 27 mai 2009), la conductrice inattentive qui a heurté une piétonne engagée sur un passage sécurisé peu après avoir bifurqué à gauche (arrêt TF 6A.83/2000 précité), ou encore le conducteur qui, à l'approche d'un carrefour, alors qu'il réduisait son allure et concentrait son attention sur les véhicules venant de sa gauche, a remarqué tardivement la piétonne qui avait traversé les trois quarts d'un passage sécurisé, l'a heurtée et fait chuter (arrêt TF 6A.43/2000 précité). Le Tribunal fédéral a encore jugé que commet une faute moyennement grave le conducteur qui circule à une vitesse réduite à 10 km/h au moment de dépasser un autobus à l'arrêt, puis approche un passage pour piétons, moment auquel un enfant, en faisant irruption depuis devant l'engin à l'arrêt, vient heurter le flanc droit du véhicule en marche (arrêt TF 1C_425/2012 du 17 décembre 2012). d) Tout comme dans la cause CR.2017.0022 précitée, la mise en danger doit être qualifiée de grave, puisque le piéton a été heurté par le véhicule de la recourante et que ce dernier, emmené à l'hôpital pour un contrôle, a subi des contusions et a été mis en arrêt de travail. La faute de la recourante, qui a heurté un piéton engagé sur un passage pour piétons en ne s'arrêtant pas à temps, ne peut pas être qualifiée de légère (cf. arrêts TF 1C_425/2012 du 17 décembre 2012 consid. 4.1; 1C_87/2009 du 11 août 2009; 6A.83/2000 du 31 octobre 2000 précités). Les arrêts cités pas la recourante qui concluent à l'existence de faute légère dans des circonstances qui divergent du cas d'espèce ne lui sont partant d'aucun secours. A l'approche d'un passage pour piétons, la recourante était tenue de circuler avec une prudence particulière, de manière à pouvoir, au besoin, s'arrêter pour laisser la priorité aux piétons qui se trouvent déjà sur le passage ou s'y engagent (cf. art. 33 al. 2 LCR). Or, juste avant le passage, elle n'a regardé que sur sa droite pour savoir si des piétons survenaient depuis la droite sur le passage pour piétons. Elle admet une inattention, puisqu'elle n'a pas vu le piéton qui était déjà engagé sur le passage en question. Manifestement, la conductrice n'a pas porté sa visibilité sur toute la chaussée comme cela lui incombait. La recourante évoque à sa décharge la "constellation particulière des lieux". Elle explique dans le recours que le passage piéton ne traverse qu'une seule voie (celle de droite) et que la première moitié du passage traverse une partie de la chaussée inaccessible aux voitures. A cela s'ajoute, toujours selon la recourante, que le passage pour piétons se trouve dans un virage et que l'accident est survenu à l'aube, alors qu'il faisait encore sombre. Dans ces circonstances, il serait impossible que le piéton se soit trouvé au milieu du passage pour piétons comme il le prétend, auquel cas il aurait été pleinement

percuté par le véhicule de la recourante et n'aurait aucune été en mesure de sauter de côté en s'appuyant sur le capot du véhicule. Ainsi, le piéton avait en réalité pratiquement fini de traverser la voie. Si comme elle le prétend, les lieux présentaient "une constellation particulière" et s'il faisait sombre, la recourante devait alors redoubler de prudence à l'approche du passage pour piétons en question, dont il ressort effectivement du rapport de police qu'il se trouve dans un virage. Le fait que le passage pour piétons ne traverse qu'une partie de la chaussée ne change ensuite rien au fait qu'il peut être empruntés par des piétons sur toute sa longueur le cas échéant dans les deux sens, depuis chacune de ses extrémités, ce qui nécessite pour le conducteur de s'assurer que le passage est libre sur toute sa longueur, action que la recourante a omis d'accomplir. Enfin, peu importe qu'au moment du choc le piéton se soit trouvé au centre du passage pour piétons comme il l'a décrit aux policiers ou qu'il ait pratiquement fini de traverser la voie comme le soutient la recourante. Il est en effet établi que la recourante a bel et bien touché le piéton à la cuisse gauche avec le pare-chocs avant gauche de son véhicule. La police a constaté que la voiture était arrêtée au centre de sa voie de circulation et que son avant se trouvait 50 cm au-delà du marquage du passage, ce qui confirme que la recourante a aperçu le piéton bien trop tard et n'a pas pu s'arrêter à temps pour éviter de le heurter. La recourante cite plusieurs jugements qui qualifient les infractions commises de moyennement graves. Or les cas divergent du cas d'espèce en ce sens qu'aucun ne traite d'un piéton heurté par un véhicule automobile alors qu'il traversait un passage pour piétons, de sorte qu'il n'en sera pas tenu compte. En définitive, la recourante n'établit pas qu'elle aurait été spécialement distraite par un autre élément du trafic comme cela a pu être le cas dans les cas moyennement graves cités plus haut où les conducteurs ont respectivement omis de prendre garde à un feu orange, ont vu leur vue masquée par une camionnette ou un autobus, ont été ébloui, ont bifurqué avant un passage, ou encore se sont concentrés sur d'autres véhicules. En conclusion, le manque d'attention de la recourante ne peut que lui être sévèrement reproché. Il suit de ce qui précède que la recourante a commis plusieurs infractions aux règles de la circulation routière en perdant la maîtrise de son véhicule et en n'accordant pas la priorité à un piéton engagé sur un passage protégé, après avoir négligé de prendre des précautions élémentaires à l'approche d'un passage pour piétons. Au vu en particulier de la violation de l'art. 33 LCR, qui est une règle fondamentale de la circulation, la décision attaquée, qui retient une faute grave, peut être confirmée.

E. 3

Puisque la recourante a commis une infraction grave, le permis de conduire doit être retiré pour une durée minimale de trois mois (art. 16c al. 2 let. a LCR). La décision de l'autorité intimée, qui s'en tient à cette durée minimale incompressible (cf. art. 16 al. 3 LCR), ne peut qu'être confirmée.

E. 4

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours et à la confirmation de la décision attaquée, étant précisé qu'il appartient à l'autorité intimée de fixer une nouvelle date d'exécution de la mesure. Les frais sont mis à la charge de la recourante, qui succombe (art. 49 al. 1 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; RSV 173.36]). Cette dernière n'a pas droit à des dépens (art. 55 al. 1 LPA-VD a contrario).

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