

# VD\_OMNI CR.2019.0034 vom 25. Februar 2020

VD Tribunal cantonal, 2020-02-25, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_CR.2019.0034](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2019.0034)

FR: VD\_OMNI CR.2019.0034 du 25 février 2020

IT: VD\_OMNI CR.2019.0034 del 25 febbraio 2020

## Regeste

A. \_\_\_\_\_/Service des automobiles et de la navigation | Le recourant, en quittant l'autoroute, a enlevé ses lunettes de soleil. Ce faisant, il s'est aperçu tardivement que les véhicules qui le précédaient avaient fortement ralenti à l'approche d'un giratoire. Il n'est pas parvenu à éviter que l'avant de sa voiture heurte l'arrière du camping-car devant lui. Personne n'a été blessé. Aucun dégât n'a été constaté sur les infrastructures routières. Le camping-car a pu poursuivre sa route. Seule la voiture du recourant a dû être évacuée par une dépanneuse. Le recourant, titulaire d'un permis de conduire depuis environ douze ans, n'avait jamais donné lieu à une inscription au fichier ADMAS. Le SAN a prononcé un retrait de permis de trois mois pour infraction grave au sens de l'art. 16c al.1 let. a LCR. Recours admis, la perte de maîtrise pouvant être considérée comme moyennement grave dans le cas d'espèce. Certes, une mise en danger concrète est établie puisqu'une collision a eu lieu, mais le comportement du recourant ne dénote pas d'une absence de scrupules de sa part, ni ne peut être qualifié de gravement contraire aux règles de la circulation. Retrait de permis ramené à un mois, conformément à l'art. 16b al. 2 let. a LCR.

## 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; BLV 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. Partant, le recours est recevable.

### E. 2

Sur le fond, le recourant conteste s'être rendu coupable d'une infraction grave et soutient que les faits, sous l'angle du droit administratif, doivent être qualifiés de moyennement graves. Il rappelle que l'autorité pénale l'a sanctionné en considérant qu'il s'était rendu coupable d'une violation simple des règles de la circulation routière. 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 (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 (cf. arrêts TF 1C\_252/2016 du 15 novembre 2016 consid. 4.4; 1C\_72/2016 du 11 mai 2016 consid. 2.1; 1C\_353/2010 du 12 janvier 2011 consid. 2.1, et les références citées; voir aussi arrêt TF 1C\_30/2017 du 21 avril 2017 consid. 2.2.2). 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 (arrêts TF 1C\_252/2016 du 15 novembre 2016 consid. 4.4; 1C\_72/2016 du 11 mai 2016 consid. 2.1; 1C\_146/2015 du 7 septembre 2015 consid. 2.2). Dans le cas d'espèce, les faits reprochés au recourant ne sont pas contestés : il est constant que le recourant, alors qu'il se trouvait en train de ralentir sur la voie de sortie de l'autoroute, a enlevé ses lunettes de soleil et brièvement détourné son attention de la route et des véhicules qui le précédaient, ne percevant pas à quel point ceux-ci décéléraient. Il n'est dès lors pas parvenu à freiner suffisamment et a heurté l'arrière du camping-car se trouvant devant lui. Au sens des dispositions applicables par les autorités administratives, soit des art. 16 ss LCR, le recourant fait valoir que ces faits sont constitutifs d'une infraction moyennement grave au sens de l'art. 16b LCR et non ■ contrairement à ce que retient la décision attaquée ■ d'une infraction grave au sens de l'art. 16c LCR. Le recourant sollicite dès lors du tribunal, non pas qu'il revoie les faits retenus, mais qu'il apprécie le degré de gravité de ceux-ci pour justifier la durée du retrait de permis à intervenir. b) La loi fait la distinction entre les cas de peu de gravité (art. 16a LCR), les cas de gravité moyenne (art. 16b LCR) et les cas graves (art. 16c LCR). aa) 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). Depuis la révision partielle de la LCR du 14 décembre 2001, la qualification de l'infraction dépend du degré de la mise en danger de la sécurité d'autrui ainsi que de la gravité de la faute imputable au conducteur concerné (cf. Message du Conseil fédéral du 31 mars 1999 concernant la modification de la loi fédérale de la circulation routière, FF 1999 IV p. 4131 ss; Cédric Mizel, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 I 361; cf. aussi TF arrêt 1C\_235/2007 du 29 novembre 2007; 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 ■ relatif au retrait du permis de

conduire après une infraction moyennement grave ■ 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 (FF 1999 IV 4132 et 4134; ATF 136 II 447 consid. 3.2; 135 II 138 consid. 2.2.2; arrêts TF 1C\_766/2013 du 1<sup>er</sup> mai 2014 consid. 3.1; 6A.16/2006 du 6 avril 2006 consid. 2.1.1, in JT 2006 I 442). bb) La mise en danger est l'élément objectif de toute conduite et de toute infraction routière donnant lieu à une mesure administrative d'admonestation. 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 (qui est la condition au prononcé d'une mesure administrative), la mise en danger concrète et l'atteinte à l'intégrité physique d'autrui (cf. Mizel, op. cit., pp. 364 ss). La mise en danger concrète représente un risque élevé de blessures pour une personne concrète; elle consiste généralement en une collision avec un autre véhicule (ibidem, pp. 369 et 371). 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" (ibidem, p. 395). Il convient dès lors d'examiner dans chaque cas quelles sont les circonstances dans lesquelles l'infraction a été commise et quel est le degré de mise en danger d'autrui. Il résulte de la doctrine et de la jurisprudence qu'on retiendra une mise en danger concrète chaque fois qu'il y a collision entre deux véhicules, hormis les chocs à très basse vitesse, par exemple sur les parkings, qui d'expérience n'occasionnent que des dommages matériels. Les collisions, même à relativement basse vitesse, engendrent presque toujours un risque de blessure pour les tiers concernés (Mizel, op. cit., p. 370; cf. aussi arrêt CR.2015.0086 du 26 février 2016 consid. 3d). cc) L'infraction grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. a LCR est subordonnée à la double gravité de la faute commise et de la mise en danger objective. D'un point de vue objectif, la violation grave d'une règle de circulation suppose que l'auteur a mis sérieusement en danger la sécurité du trafic. Il y a création d'un danger sérieux pour la sécurité d'autrui non seulement en cas de mise en danger concrète, mais déjà en cas de mise en danger abstraite accrue (ATF 142 IV 93 consid. 3.1.; 131 IV 133 consid. 3.2). Il y a mise en danger abstraite accrue lorsqu'une ou des personnes indéterminées auraient pu se trouver potentiellement exposées à un danger pour leur intégrité physique. Lorsque l'on peut objectivement exclure des circonstances la présence de tout tiers, y compris, le cas échéant, du passager du conducteur en infraction, l'imminence du danger peut être niée (arrêt TF 6B\_117/2015 du 11 février 2016 consid. 13.2). Subjectivement, la violation grave d'une règle de circulation exige un comportement sans scrupules ou gravement contraire aux règles de la circulation, c'est-à-dire une faute grave et, en cas d'acte commis par négligence, à tout le moins une négligence grossière (ATF 142 IV 93 consid. 3.1). Celle-ci doit être admise lorsque le conducteur est conscient du caractère généralement dangereux de son comportement contraire aux règles de la circulation. Mais une négligence grossière peut également exister lorsque, contrairement à ses devoirs, l'auteur ne prend absolument pas en compte le fait qu'il met en danger les autres usagers, en d'autres termes s'il se rend coupable d'une négligence inconsciente. Dans de tels cas, une négligence grossière ne peut être admise que si l'absence de prise de conscience du danger créé pour autrui repose elle-même sur une absence de scrupules (ATF 131 IV 133 consid. 3.2). Plus la violation de la règle de la circulation apparaît objectivement grave, plus facilement sera

admis, sauf circonstances particulières contraires, un comportement sans scrupules. L'absence de scrupules sera exceptionnellement niée lorsque les circonstances particulières du cas d'espèce font apparaître le comportement de l'auteur sous un jour plus favorable (ATF 142 IV 93 consid. 3.1 et les références; arrêts TF 6B\_441/2015 du 3 février 2016 consid. 2.2.1; 6B\_290/2015 du 23 novembre 2015 consid. 2.2.1 et les références). Le Tribunal fédéral a par exemple admis une infraction grave s'agissant d'un conducteur qui avait entrepris un dépassement en franchissant la ligne de sécurité (arrêt TF 6b\_329/2008 consid.1). Tel était également le cas d'un conducteur qui avait entrepris un dépassement de nuit, sur la chaussée mouillée d'une route relativement étroite, avait suivi une voiture qui dépassait, sans se demander s'il allait disposer de la place nécessaire pour se rabattre (ATF 121 IV 235 consid. 1c). En revanche, selon le Tribunal fédéral, la perte de maîtrise du véhicule ne constitue pas toujours une infraction grave au sens de l' art. 16c al. 1 let. a LCR . Selon ces circonstances - en particulier selon le degré de mise en danger de la sécurité d'autrui et selon la faute de l'intéressé - l'infraction peut être qualifiée de moyennement grave au sens de l' art. 16b al. 1 let. a LCR , voire même de légère au sens de l' art. 16a al. 1 let. a LCR (TF 1C\_235/2007 du 29 novembre 2007 consid. 2.2). La CDAP a notamment considéré que l'infraction pouvait être considérée comme moyennement grave dans un cas où une jeune conductrice avait perdu la maîtrise de son véhicule à l'occasion d'un dépassement mal exécuté, quittant la route et arrachant au passage des piquets en bordure de chaussée (CR.2019.0029 du 25 septembre 2019 consid. 2) ou encore dans le cas d'un automobiliste qui est entré en collision avec une trottinette en sortant de la cour d'un immeuble (CR.2016.0023 du 21 novembre 2016 consid. 2) ou aussi dans la situation d'un chauffeur de car transportant des élèves qui, lors d'un changement de piste à 100 km/h sur l'autoroute, croit faussement que la conductrice qui arrive derrière lui le laisse passer et provoque chez celle-ci une manœuvre d'évitement qui l'entraîne à heurter la berme centrale puis à faire un tête-à-queue, personne n'étant finalement blessé (CR.2015.0090 du 26 avril 2016 consid. 3). c) L'art. 31 al. 1 LCR prévoit que le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence. Quant à l'art. 3 al. 1 OCR, il dispose que le conducteur vouera son attention à la route et à la circulation, qu'il évitera toute occupation qui rendrait plus difficile la conduite du véhicule et qu'il veillera en outre à ce que son attention ne soit distraite, notamment, ni par un appareil reproducteur de son ni par un quelconque système d'information ou de communication. 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 arrêt TF 6B\_909/2014 du 21 mai 2015 consid. 2.1). L'attention requise du conducteur implique qu'il soit en mesure de parer rapidement aux dangers qui menacent la vie, l'intégrité corporelle ou les biens matériels d'autrui, et la maîtrise du véhicule exige qu'en présence d'un danger, il actionne immédiatement les commandes du véhicule de manière appropriée aux circonstances (cf. arrêts TF 6B\_909/2014 du 21 mai 2015 consid. 2.1; 6B\_873/2014 du

## **E. 5**

janvier 2015 consid. 2.1, et arrêt cité). In casu, le recourant a certes mis en danger autrui dans la mesure où son comportement a provoqué une collision. Chacun des véhicules concernés dans la collision avait une passagère à son bord. L'inattention du recourant résulte de ce qu'il a enlevé ses lunettes de soleil, ce qui ne saurait en soi être considéré comme un geste propre à créer un danger, ni constituer un comportement dénotant une absence de

scrupules au sens de la jurisprudence rappelée ci-dessus. La vitesse du recourant était adaptée à la configuration des lieux, aucun excès de vitesse ne lui a du reste été reproché. Les véhicules impliqués ne se trouvaient plus sur l'autoroute proprement dite, mais avaient déjà emprunté la présélection de sortie. Il est en outre tenu pour constant que le recourant était en phase de décélération. Son inattention a duré quelques instants et ne lui a pas permis de réaliser à quel point les véhicules le précédant ralentissaient; il n'est pas parvenu à freiner suffisamment pour éviter le choc. Le recourant n'est pas sorti de la route; le véhicule heurté n'a pas non plus dévié de sa trajectoire et a pu ensuite poursuivre son chemin. Ni les conducteurs, ni les passagères n'ont été blessés. L'incident n'a pas causé de dégât aux infrastructures autoroutières. Au vu de l'ensemble de ces circonstances, il apparaît que la faute du recourant ne saurait être qualifiée de particulièrement lourde. Il résulte de ce qui précède que, si la mise en danger doit être qualifiée d'objectivement grave dès lors que la perte de maîtrise a abouti à une collision impliquant d'autres usagers de la route, la faute commise n'est que moyennement grave. C'est dès lors une infraction moyennement grave et non une infraction grave qui doit être retenue. 3. Il convient de déterminer la quotité de la sanction à prononcer compte tenu de ce qui précède. Selon l'art. 16 al. 3 LCR, la durée du retrait de permis de conduire est fixée en fonction des circonstances du cas, notamment de l'atteinte à la sécurité routière, de la gravité de la faute, des antécédents en tant que conducteur ainsi que de la nécessité professionnelle de conduire un véhicule automobile. La durée minimale du retrait ne peut toutefois être réduite. En l'occurrence, dès lors que l'infraction doit être qualifiée de moyennement grave et non de grave, le recourant tombe sous le coup de l'art. 16b al. 2 let. a LCR qui prévoit un retrait du permis de conduire d'une durée minimale d'un mois. Le recourant ne figure pas au fichier ADMAS et n'a donc pas d'antécédent qu'il faille prendre en considération. Rien ne justifie dès lors de s'écarter de la quotité prévue à l'art. 16a al. 2 let. a LCR. 4. Il résulte de ce qui précède que le recours doit être admis et la décision attaquée réformée en ce sens que le permis de conduire du recourant est retiré pour une durée d'un mois. La date limite fixée par la décision attaquée pour l'exécution du retrait de permis étant aujourd'hui échue, il appartiendra au SAN de fixer une nouvelle date d'exécution. Vu le sort de la cause, il n'y a pas lieu de percevoir d'émolument judiciaire, l'avance de frais effectuée devant être restituée au recourant (art. 49 et 52 LPA-VD). Assisté par un mandataire professionnel, le recourant a droit à une indemnité à titre de dépens à la charge de l'Etat (art. 55 LPA-VD).

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