

VD_OMNI CR.2022.0024 vom 3. März 2023

VD Tribunal cantonal, 2023-03-03, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2022.0024

FR: VD_OMNI CR.2022.0024 du 3 mars 2023

IT: VD_OMNI CR.2022.0024 del 3 marzo 2023

Regeste

A. _____/Service des automobiles et de la navigation | Recours contre la décision sur réclamation du SAN confirmant le prononcé d'un retrait du permis de conduire pour une durée indéterminée mais au minimum cinq ans et subordonnant la révocation de cette mesure aux conclusions favorables d'une expertise, au motif que le recourant n'avait pas respecté la distance de sécurité en circulant en file et qu'il avait perdu la maîtrise de sa moto, causant une collision avec le véhicule qui précédait lors d'un ralentissement du trafic. Confirmation que la mise en danger du trafic créée par le recourant correspond à une mise en danger moyennement grave, si bien que la décision attaquée, qui retient la commission d'une infraction moyennement grave, n'est pas critiquable. Rejet du recours. Recours au TF rejeté (arrêt 1C_179/2023 du 3 août 2023).

Erwägungen

E. 1

Déposé en temps utile contre une décision sur réclamation du SAN, qui n'est pas susceptible de recours devant une autre autorité, et satisfaisant pour le surplus aux exigences formelles prévues par la loi, le recours est recevable si bien qu'il y a lieu d'entrer en matière sur le fond (art. 21 al. 2 de la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière [LVCR; BLV 741.01]; art. 92, 95 et 79, applicable par renvoi de l'art. 99, de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; BLV 173.36]).

E. 2

Le recourant invoque une constatation inexacte des faits pertinents qui aurait conduit l'autorité intimée à retenir à tort qu'il circulait à une distance insuffisante du véhicule qui le précédait. a) aa) L'autorité administrative statuant sur un retrait du permis de conduire ne peut en principe 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 celui-ci n'a pas élucidé toutes les questions de droit, notamment celles touchant à la violation des règles de circulation (ATF 139 II 95 consid. 3.2 et les arrêts cités). Cette jurisprudence 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 aussi 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; arrêts TF 1C_91/2021 du 27 juillet 2021 consid. 2.1; 1C_474/2020 du 19 avril 2021 consid. 2.1; 1C_654/2019 du 6 octobre 2020 consid. 2.1, confirmant l'arrêt CDAP CR.2019.0020 du 12 novembre 2019; 1C_403/2020 du 20 juillet 2020 consid. 3). Si les faits retenus au pénal lient en principe l'autorité et le juge administratifs, il en va en revanche différemment des questions de droit, en particulier de l'appréciation de la faute ainsi que de la mise en danger (parmi d'autres arrêts TF 1C_558/2020 du 25 novembre 2021 consid. 3.2 et les arrêts cités; 1C_202/2018 du 18 septembre 2018 consid. 2.2; 1C_512/2017 du 28 février 2018 consid. 3.4; 1C_146/2015 du 7 septembre 2015 consid. 2.1). bb) 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. Cela signifie qu'il doit être à tout moment en mesure de réagir utilement aux circonstances. Le conducteur doit vouer à la route et au trafic toute l'attention possible (art. 3 al. 1 OCR), 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 137 IV 290 consid. 3.6; 129 IV 282 consid. 2.2.1; arrêt TF 1C_135/2022 du 24 août 2022 consid. 2.2). Par ailleurs, d'après l'art. 34 al. 4 LCR, le conducteur observera une distance suffisante envers tous les usagers de la route, notamment pour croiser, dépasser et circuler de front ou lorsque des véhicules se suivent. Cette disposition est complétée par l'art. 12 al. 1 OCR, selon lequel lorsque des véhicules se suivent, le conducteur se tiendra à une distance suffisante du véhicule qui le précède, afin de pouvoir s'arrêter à temps en cas de freinage inattendu. Il n'existe pas de règle absolue sur ce qu'il faut entendre par "distance suffisante" au sens de l' art. 34 al. 4 LCR ; cela dépend des circonstances concrètes, notamment des conditions de la route, de la circulation et de la visibilité, de même que de l'état des véhicules impliqués. Le sens de cette règle de circulation est avant tout de permettre au conducteur, même en cas de freinage inopiné du véhicule qui précède, de s'arrêter derrière lui. La jurisprudence n'a pas fixé de distances minimales à respecter au-delà desquelles il y aurait infraction simple, moyennement grave ou grave à la LCR. Elle a toutefois admis que la règle des deux secondes ou du "demi-compteur" (correspondant à un intervalle de 1.8 secondes) sont des standards minimaux habituellement reconnus (ATF 131 IV 133 consid. 3.1; 104 IV 192 consid. 2b; arrêts TF 1C_474/2020 du 19 avril 2021 consid. 3.1; 1C_590/2015 du 10 août 2016 consid. 3.2; 1C_544/2013 du 17 septembre 2013 consid. 2.2). b) En l'espèce, le recourant soutient qu'on ne saurait lui reprocher de ne pas s'être opposé à l'ordonnance pénale rendue plusieurs mois avant le premier courrier du SAN. Ayant été condamné pénalement pour une infraction légère, il ne pouvait pas s'attendre à ce qu'une procédure administrative de retrait définitif du permis de conduire soit ouverte contre lui. L'autorité intimée aurait donc écarté à tort ses griefs relatifs à sa faible vitesse et au fait qu'il avait été victime d'un freinage brusque et inattendu du véhicule qui le précédait. Le recourant se prévaut par ailleurs du principe in dubio pro reo. A cet égard, il soutient qu'il serait établi qu'il circulait à une vitesse de 20 km/h, dès lors que le rapport de police retient une vitesse comprise entre 20 et 30 km/h, à une distance de 10 mètres du véhicule qui le précédait, le rapport de police mentionnant une distance de 5 à 10 mètres. Or, selon lui 7 mètres suffiraient pour s'arrêter à

20 km/h. L'autorité intimée aurait en outre omis de tenir compte des déclarations de l'autre conducteur impliqué, dont le véhicule aurait effectué un freinage intempestif d'urgence. Le recourant prétend que ce freinage n'était pas justifié par les circonstances, qu'il ne pouvait donc pas être anticipé et que la réaction excessive de l'assistance automatique du véhicule qui le précédait serait à l'origine de l'accident. c) aa) En l'occurrence, le recourant a été condamné par ordonnance pénale du 21 septembre 2021 pour violation simple des règles de la circulation routière au sens de l'art. 90 al. 1 LCR. Il n'a pas fait opposition à cette ordonnance, qui est entrée en force, et qui lui impute, s'agissant des faits retenus, d'avoir circulé au guidon de sa moto sans garder une distance pour circuler en file (sans toutefois préciser à quelle vitesse il circulait ni à quelle distance il se trouvait du véhicule qui le précédait) ainsi que d'avoir perdu la maîtrise de son véhicule. Quand bien même le SAN n'a informé le recourant de son intention de prononcer une mesure de retrait du permis de conduire que plusieurs mois seulement après le prononcé de la condamnation pénale, aucun élément ne permettait au recourant de penser qu'il échapperait, au niveau administratif, à un retrait de son permis de conduire, si l'on considère en particulier ses antécédents et les sanctions administratives prises par le passé contre lui. Le fait qu'il ne s'attendait pas au prononcé d'une mesure aussi lourde qu'un retrait définitif de son permis de conduire n'est par ailleurs pas déterminant, dans la mesure où selon la jurisprudence il suffit de savoir ou de devoir prévoir, en raison de la gravité des faits, qu'il y aura une procédure de retrait du permis de conduire (cf. supra consid. 2a; arrêt CDAP.2022.0027 du 9 janvier 2023 consid. 1c). Il lui appartenait en conséquence, s'il contestait les faits retenus contre lui, en particulier le non-respect de la distance de sécurité en circulation en file avec le véhicule qui précédait et le fait que cette infraction était à l'origine de l'accident, de faire valoir ses moyens déjà dans le cadre de la procédure pénale, fût-elle sommaire. On ne saurait dans ces circonstances reprocher à l'autorité intimée d'avoir considéré qu'elle était liée par l'ordonnance pénale, retenant sur cette base que le recourant n'avait pas respecté la distance de sécurité en circulant en file et avait perdu la maîtrise de sa moto, causant un accident avec la voiture devant lui. bb) Cela étant, le recourant soutient quoi qu'il en soit en vain qu'il serait établi qu'il circulait à 20 km/h seulement et à 10 mètres au moins de la voiture qui le précédait, soit à une distance suffisante, et qu'un freinage intempestif non justifié par les circonstances de ce véhicule serait en réalité à l'origine de l'accident. Le recourant a effectivement lui-même déclaré à la police qu'il circulait à une vitesse comprise entre 20 et 30 km/h, ajoutant qu'il était incapable de dire à quelle distance il se trouvait du véhicule qui le précédait car cette distance était variable de 5 à 10 mètres " selon [sa] vitesse ". Or, aussi bien une distance de 5 mètres à 20 km/h qu'une distance de 10 mètres à 30 km/h apparaissent insuffisantes selon la règle du "demi-compteur" correspondant au standard minimum admis par la jurisprudence. Quant à l'autre conducteur impliqué dans l'accident, il a expliqué qu'il avait réduit sa vitesse car le conducteur du véhicule qui se trouvait devant lui avait une conduite hésitante; que tout à coup ce dernier avait enclenché son indicateur de direction à gauche et freiné simultanément et qu'au moment où il s'apprêtait à freiner le système de freinage automatique de sa voiture s'était enclenché et avait effectué un freinage d'urgence, ce dont il avait été surpris. Contrairement à ce que prétend le recourant, le freinage brusque de la voiture qui circulait devant lui était donc imposé par les circonstances du trafic, puisque le conducteur du véhicule qui se trouvait encore devant a tout à coup freiné pour bifurquer. Ce freinage n'était donc pas insolite. Le respect d'une distance suffisante entre les véhicules en circulation en file constitue d'ailleurs une règle fondamentale, destinée à permettre de s'arrêter à temps en cas de freinage inattendu du

véhicule qui précède (cf. art. 12 al. 1 OCR). Dans le trafic urbain, tout conducteur doit en effet s'attendre à l'arrêt subit du véhicule qui précède (cf.

Bussy/Rusconi/Jeanneret/Kuhn/Mizel/Müller, Code suisse de la circulation routière commenté, 4 e édition 2015, nos 5.1 et 5.3 ad art. 34 LCR). Peu importe à cet égard que le freinage d'urgence effectué par le véhicule qui précédait le recourant ait été effectué par l'assistance automatique de ce véhicule avant que son conducteur n'ait réagi. C'est bien le comportement du recourant, non celui de l'autre conducteur impliqué dans l'accident, respectivement de l'assistance de son véhicule, qui est à l'origine de l'accident. Au vu de ces éléments, l'autorité intimée était fondée à retenir que le recourant n'avait pas respecté la distance de sécurité en circulant en file (art. 34 al. 4 LCR) et qu'il avait perdu la maîtrise de sa moto (art. 31 al. 1 LCR), causant ainsi une collision avec le véhicule qui précédait lors d'un ralentissement du trafic. La décision attaquée, qui ne relève ni d'une constatation inexacte des faits pertinents, ni d'une appréciation inadéquate ou arbitraire des preuves, ne viole en conséquence pas la présomption d'innocence du recourant (cf. sur cette notion ATF 124 IV 86 consid. 2a; 120 Ia 31 consid. 2; arrêt TF 1C_274/2012 du 11 mars 2013 consid. 3.1 et l'arrêt cité). Cela étant, il conviendrait de considérer que le comportement du recourant est à l'origine de l'accident survenu le 25 juin 2021 même si l'on devait retenir à son encontre uniquement la perte de maîtrise de sa moto (art. 31. al. 1 LCR), qu'il ne conteste du reste pas, étant précisé que le SAN n'était par ailleurs pas lié par la qualification d'infraction simple aux règles de la circulation selon l'art. 90 al. 1 LCR retenue dans l'ordonnance pénale.

E. 3

Le recourant conteste également la qualification d'infraction moyennement grave, qu'il estime disproportionnée, et requiert sa requalification en violation légère des règles de la circulation. a) La loi sur la circulation routière fait la distinction entre les cas de peu de gravité, les cas de gravité moyenne et les cas 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). 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). La réalisation d'une infraction légère, moyenne ou grave dépend de la mise en danger du trafic induite et de la faute (cf. Mizel, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 I 361, p. 383). 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; parmi d'autres arrêts TF 1C_91/2021 du 27 juillet 2021 consid. 3.1; 1C_436/2019 du 30 septembre 2019 consid. 2.1; 1C_144/2018 du 10 décembre 2018 consid. 2.1; 1C_766/2013 du 1 er mai 2014 consid. 3.1). Il y a création d'un danger sérieux pour la sécurité d'autrui au sens de l'art. 16c al. 1 let. a LCR non seulement en cas de mise en danger concrète, mais déjà en cas de mise en danger abstraite accrue; la réalisation d'un tel danger s'examine en fonction des

circonstances spécifiques du cas d'espèce (ATF 143 IV 508 consid. 1.3; 142 IV 93 consid. 3.1; 131 IV 133 consid. 3.2; arrêt TF 1C_436/2019 du 30 septembre 2019 consid. 2.1). 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 (arrêts TF 6B_23/2016 du 9 décembre 2016 consid. 3.2; 6B_117/2015 du 11 février 2016 consid. 13.2; arrêts CDAP CR.2022.0015 du 14 octobre 2022 consid. 3c; CR.2019.0034 du 25 février 2020 consid. 2b/cc). Quant à la mise en danger concrète, elle est retenue lorsque survient une collision entre deux véhicules, sous réserve des chocs à très faible vitesse, par exemple lors de manœuvres sur un parking (arrêt TF 6B_117/2015 précité consid. 13.2), qui d'expérience n'occasionnent que des dommages matériels. Les collisions, même à relativement basse vitesse, engendrent en effet presque toujours un risque de blessures pour les tiers concernés (arrêts CDAP CR.2022.0015 précité consid. 3c; CR.2019.0034 précité consid. 2b/bb; CR.2016.0023 du 21 novembre 2016 consid. 2a; cf. Mizel, op. cit., p. 370). Sur le plan subjectif, une faute moyennement grave au sens de l'art. 16b al. 1 let. a LCR correspond, lorsqu'aucune circonstance particulière n'exige une prudence très élevée (arrêts TF 1C_135/2022 du 24 août 2022 consid. 2.1; 1C_525/2012 du 24 octobre 2013 consid. 2.4), à une absence de prise en considération des risques d'accident, alors que ceux-ci étaient reconnaissables pour un conducteur moyen normalement prudent (ATF 126 II 192 consid. 2b) et vouant toute son attention à la chaussée au sens de l'art. 3 al. 1 OCR (arrêt TF 1C_135/2022 précité consid. 2.1; cf. Bussy/Rusconi/Jeanneret/Kuhn/ Mizel/Müller, op. cit., no 1.4 ad art. 16b LCR). Quant à la faute légère, elle correspond à une négligence légère. Un tel cas de figure est par exemple donné lorsque les conditions de circulation sont bonnes, n'inclinant pas un conducteur moyen – c'est à dire normalement prudent – à une vigilance particulière, et qu'une infraction survient malgré tout à la suite d'une inattention. La faute peut ainsi être légère si l'infraction n'est que l'enchaînement de circonstances malheureuses, ou lorsque seule une légère inattention, ne pesant pas lourd du point de vue de la culpabilité, peut être reprochée au conducteur, lequel a fondamentalement adopté un comportement routier juste. Plus généralement, une faute légère est donnée lorsque le conducteur a pris conscience du danger spécifique et a adapté sa vitesse et sa vigilance en conséquence, mais pas suffisamment du fait d'une mauvaise appréciation compréhensible du point de vue d'un conducteur moyen. En dernière analyse, la faute légère représente souvent un comportement qui, sans être totalement excusable, bénéficie des circonstances atténuantes, voire relève d'une certaine malchance (cf. Mizel, op. cit., p. 387; cf. Bussy/Rusconi/Jeanneret/Kuhn/Mizel/Müller, op. cit., no 1.4 ad art. 16a LCR). b) Dans le cas présent, le recourant fait valoir qu'il roulait à une vitesse très réduite et à une distance habituellement recommandée, en faisant preuve de toute la prudence nécessaire, si bien que sa faute serait particulièrement légère. Il aurait été victime d'un incident sans gravité pouvant arriver à tout conducteur aussi respectueux soit-il des règles de prudence. Il soutient en outre qu'il est presque parvenu à s'arrêter, de sorte que le heurt n'a pas été violent et que l'automobiliste qui le précédait n'a pas été mis en danger, un choc à une vitesse aussi réduite n'étant pas susceptible d'engendrer d'importantes conséquences. Celui-ci s'apparenterait selon le recourant en réalité plus à une "touchette" qu'à un réel accident. c) En l'occurrence, la perte de maîtrise commise par le recourant a provoqué une collision. Si l'automobiliste impliqué dans cet accident n'a certes pas été blessé, il n'en demeure pas moins qu'une mise en danger concrète, voire à tout le moins une mise en

danger abstraite accrue, doit être retenue en l'occurrence. D'abord, les circonstances dans lesquelles s'est déroulé l'accident en l'espèce ne permettent en effet pas de l'assimiler à une collision survenant à très faible vitesse, par exemple lors de manœuvres sur un parking, ni de le qualifier de "touchette", puisque le recourant lui-même a indiqué qu'il roulait à une vitesse comprise entre 20 et 30 km/h. A cela s'ajoute que les deux véhicules ont subi des dommages matériels et que le recourant a été légèrement blessé lors de l'accident. Il a été projeté en avant et sa tête a heurté le pare-brise arrière de la voiture, avant de se retrouver sur le toit de la voiture, puis de retomber sur le sol. Le pare-brise arrière de la voiture s'est brisé sous l'effet du choc. Cet élément, du reste non contesté, est corroboré par les déclarations de l'automobiliste impliqué dans l'accident et par les traces relevées par la gendarmerie, qui a constaté la présence de bris de vitre épars sur la chaussée. Or, si le conducteur de la voiture n'a subi aucune blessure lors de la collision, les conséquences aurait pu être plus graves si des passagers s'étaient trouvés à l'arrière du véhicule, par exemple de jeunes enfants installés dans des sièges dos au sens de circulation, qui auraient pu être blessés par des morceaux de pare-brise. Dans ces circonstances, il convient de retenir que la mise en danger créée par le recourant dans le cas présent correspond bien à une mise en danger moyennement grave au sens défini par la jurisprudence. En présence d'une mise en danger moyennement grave, l'infraction ne pouvait en aucun cas être qualifiée de légère par l'autorité intimée, et ce quelle que soit l'intensité de la faute, question qu'il n'est partant pas nécessaire d'examiner plus avant en l'espèce. La décision attaquée, qui retient la commission par le recourant d'une infraction moyennement grave n'apparaît pas critiquable.

E. 4

Pour le surplus, le recourant, à juste titre, ne conteste pas le principe du retrait de sécurité de son permis de conduire et les conditions auxquelles la restitution de son droit de conduire est subordonné. La décision attaquée, qui correspond au minimum légal vu les antécédents du recourant (art. 16b al. 2 let. f, 17 al. 3 et 4 et 23 al. 3 LCR), doit donc être confirmée sur ces points.

E. 5

Il découle des considérants qui précèdent que le recours, mal fondé, doit être rejeté et la décision attaquée confirmée. Le recourant, qui succombe, supportera les frais de la cause (art. 49, 91 et 99 LPA-VD). Il n'y a pas lieu d'allouer des dépens (art. 55, 91 et 99 LPA-VD).