

VD_OMNI CR.2025.0005 vom 7. April 2025

VD Tribunal cantonal, 2025-04-07, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2025.0005

FR: VD_OMNI CR.2025.0005 du 7 avril 2025

IT: VD_OMNI CR.2025.0005 del 7 aprile 2025

Regeste

A. _____/Service des automobiles et de la navigation | En circulant à 117km/h sur un tronçon autoroutier limité à 80km/h en raison de travaux, le recourant a commis une infraction grave aux règles de la circulation routière. Il importe peu qu'aucun ouvrier ne se soit trouvé sur la chaussée à ce moment-là, ce qui n'est pas démontré. Un tel excès de vitesse est propre à perturber les manœuvres de dépassement, à provoquer des freinages imprévisibles et des rabattages précipités et partant à mettre en danger la sécurité des autres conducteurs qui peuvent s'attendre à ce que la limitation de vitesse soit respectée. La décision entreprise, infligeant un retrait de permis de trois mois, soit la durée minimum pour des infractions graves, doit être confirmée. Rejet du recours.

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 (par renvoi de l'art. 99 LPA-VD), de sorte qu'il y a lieu d'entrer en matière.

E. 2

Le recours est dirigé contre la décision sur réclamation rendue par le SAN le 14 janvier 2025, confirmant le retrait du permis de conduire du recourant pour une durée de trois mois. Celui-ci conteste la qualification d'infraction grave. Selon lui, en l'absence d'ouvriers sur la voie concernée le jour de l'infraction, la condition de la mise en danger grave ferait en l'espèce défaut, de sorte que seule une infraction moyennement grave, sanctionnée d'un retrait de permis d'un mois, devrait être retenue. a) aa) La loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01) distingue les infractions légères, moyennement graves et graves. Selon l'art. 16 a 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. Commet en revanche une infraction grave selon l'art. 16 c 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. Entre ces deux extrêmes, se trouve l'infraction moyennement grave, soit celle que commet la personne qui, en violant les règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque (art. 16 b al. 1 let. a LCR). Le législateur conçoit cette dernière disposition comme l'élément dit de regroupement: elle n'est ainsi pas applicable aux infractions qui tombent sous le coup des art. 16 a al. 1 let. a et 16 c 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; TF 1C_599/2024 du 29 octobre 2024 consid. 4.1). Ainsi, par rapport à une infraction légère, où tant la mise en danger que la faute doivent être légères, on parle d'infraction moyennement grave dès que la mise en danger ou la faute n'est pas légère, alors qu'une infraction grave suppose le cumul d'une faute grave et d'une mise en danger grave (cf. ATF 135 II 138 consid. 2.2.3; ég. TF 1C_599/2024 du 29 octobre 2024 consid. 4.1). L'hypothèse d'une infraction grave suppose cumulativement une mise en danger objective grave et une faute grave. Sur le plan objectif, il est exigé que la sécurité routière ait été sérieusement mise en danger. Selon la jurisprudence, une mise en danger abstraite accrue suffit, ce qui est le cas lorsque, compte tenu des circonstances de l'espèce, la survenance d'un danger concret, voire d'une blessure, est imminente (ATF 150 II 505 consid. 6.1). 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; TF 1C_592/2018 du 27 juin 2019 consid. 3.1). Sur le plan subjectif, l'art. 16 c al. 1 let. a LCR, dont la portée est identique à celle de l'art. 90 ch. 2 LCR, 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 150 II 505 consid. 6.1; 142 IV 93 consid. 3.1; 131 IV 133 consid. 3.2; TF 1C_536/2022 du 25 juillet 2023 consid. 4.1.2). Cette condition est réalisée si l'auteur est conscient du danger que représente sa manière de conduire ou si, contrairement à ses devoirs, il ne tient absolument pas compte du fait qu'il met en danger les autres usagers, c'est-à-dire s'il agit avec une négligence inconsciente. Dans un tel cas, il faut toutefois faire preuve de retenue. Une négligence grossière ne peut être admise que si l'absence de prise de conscience du danger créé pour autrui est particulièrement blâmable ou repose elle-même sur une absence de scrupules (ATF 131 IV 133 consid. 3.2). Plus la violation de la règle de la circulation est objectivement grave, plus on admettra l'existence d'une absence de scrupules, sauf indice particulier permettant de retenir le contraire (ATF 142 IV 93 consid. 3.1). bb) Dans le domaine des excès de vitesse, la jurisprudence a été amenée à fixer des règles précises afin d'assurer l'égalité de traitement entre conducteurs. Ainsi, le cas est objectivement – et en principe subjectivement également – grave, c'est-à-dire sans égard aux circonstances concrètes ou encore à la bonne réputation du conducteur, en présence d'un dépassement de la vitesse autorisée de 25 km/h ou plus à l'intérieur des localités, de 30 km/h ou plus hors des localités et sur les semi-autoroutes, et de 35 km/h ou plus sur les autoroutes (ATF 150 IV 242 consid. 1.1.1; 143 IV 508 consid. 1.3; TF 1C_588/2020 du 25 novembre 2021 consid. 4.1.1). Il est de moyenne gravité lorsque le dépassement de la vitesse autorisée est, respectivement, de 21 à 24 km/h, de 26 à 29 km/h et de 31 à 34 km/h (ATF 128 II 131 consid. 2a; 126 II 196 consid. 2a). Il est enfin de peu de gravité lorsque le dépassement de la vitesse autorisée est, respectivement, de 16 à 20 km/h, de 21 à 25 km/h et de 26 à 30 km/h (ATF 123 II 106; 124 II 97; 124 II 259). Le Tribunal fédéral a rappelé que ces seuils n'avaient pas été arrêtés à la légère mais reposaient sur les considérations d'un collègue d'experts mandatés par la Cour de cassation pénale du Tribunal fédéral et qu'il n'y avait pas lieu de remettre en cause dans son principe le système de paliers mis en place par la jurisprudence (TF 1C_83/2008 du 16 octobre 2008 consid. 2.5; ég. CDAP CR.2020.0036 du 28 décembre 2020 consid. 2a/cc). Cette jurisprudence ne dispense toutefois pas l'autorité de tout examen des circonstances du cas concret. Elle doit en particulier rechercher si des circonstances particulières ne justifient pas de considérer néanmoins le cas comme plus grave ou, inversement, comme de moindre gravité, cette dernière hypothèse pouvant

notamment être réalisée lorsque le conducteur avait des motifs sérieux de penser qu'il ne se trouvait pas encore ou plus dans la zone de limitation de vitesse (ATF 126 II 196 consid. 2a; 124 II 97 consid. 2c; 123 II 37 consid. 1f; ég. TF 1C_588/2020 du 25 novembre 2021 consid. 4.1.1) . Elle pourra également renoncer au retrait du permis de conduire en présence de circonstances analogues à celles qui justifient de renoncer à une peine en application de l'art. 54 CP (atteinte subie par l'auteur de son acte) ou encore des art. 17 ss CP, en particulier l'état de nécessité (TF 1C_125/2016 du 25 octobre 2016 consid. 3.1; TF 1C_83/2008 du

E. 6

octobre 2008 consid. 2.1 et les références citées). cc) 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; 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). 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, TF 1C_558/2020 du 25 novembre 2021 consid. 3.2; 1C_202/2018 du 18 septembre 2018 consid. 2.2). b) En l'espèce, le recourant a été contrôlé à 117 km/h sur un tronçon d'autoroute où la vitesse était limitée à 80 km/h, ce qu'il ne conteste pas. En application des règles fixées par la jurisprudence précitée, l'excès de vitesse commis, vu son ampleur, constitue sans nul doute une infraction grave au sens de l'art. 16 c al. 1 let. a LCR, sanctionnée par un retrait de permis d'une durée de trois mois minimum. Malgré les circonstances de l'espèce, il n'y a en l'occurrence pas lieu de s'écarter de ce schématisme. En effet, contrairement à ce qu'avance le recourant, il faut tout d'abord constater que l'absence totale d'ouvriers sur le tronçon concerné au moment de l'infraction n'a pas été formellement établie, l'autorité pénale s'étant bornée à indiquer que lors du contrôle aucun ouvrier " ne para[issait] " s'être trouvé sur le tronçon emprunté. Il ne peut ainsi être affirmé sans réserve qu'aucun ouvrier ne se trouvait sur le lieu de commission de l'infraction au moment des faits. Quoi qu'il en soit, même dans cette hypothèse, l'absence d'ouvriers sur le tronçon routier concerné ne constitue pas une circonstance propre à exclure

toute mise en danger objective grave permettant de déroger aux seuils fixés par la jurisprudence. En effet, les conducteurs qui empruntent une route – ici une autoroute – adaptent leur comportement à la limitation de vitesse signalée et peuvent légitimement s'attendre à ce que les autres usagers de la route fassent de même. Un excès de vitesse tel que celui commis en l'occurrence par le recourant, à savoir de 37 km/h dans une zone où les autres conducteurs circulent à 80 km/h, est propre à perturber gravement les manœuvres de dépassement, à provoquer des freinages imprévisibles et des rabattages précipités, et partant à mettre en danger la sécurité d'autrui en particulier au vu de la vitesse élevée de conduite sur les autoroutes. Contrairement à ce qu'affirme le recourant, le fait que l'on se trouve sur une route où tous les véhicules circulent dans le même sens n'y change rien. Un tel excès de vitesse représente indéniablement un danger pour les autres conducteurs, étant encore rappelé qu'il y a création d'un danger sérieux pour la sécurité d'autrui au sens de l'art. 16 c al. 1 let. a LCR non seulement en cas de mise en danger concrète, mais déjà en cas de mise en danger abstraite accrue (cf. supra consid. 2a/aa). Il ressort en outre du rapport complémentaire de la Police cantonale du 22 octobre 2024 que, le 8 juillet 2024, le chantier en question n'avait pas été démonté, ce que le recourant ne conteste pas. Lors de la commission de l'infraction, celui-ci ne pouvait ainsi savoir avec certitude qu'aucun ouvrier ne se trouvait sur la route concernée. En présence d'un chantier, un automobiliste doit quoi qu'il en soit redoubler de prudence. Comme le relève l'autorité intimée, retenir l'existence d'une infraction moins grave, dans ce cas, reviendrait à permettre aux conducteurs de s'affranchir du respect des limitations de vitesse lorsqu'ils estiment que leur dépassement n'engendrerait pas de mise en danger particulière, ce qui contrevient à l'objectif même des limitations de vitesses et au schématisme qui s'impose dans ces cas. Enfin, l'intéressé ne prétend pas qu'il avait des motifs sérieux de penser que la vitesse maximale autorisée était toujours de 120 km/h, ni qu'il se trouverait dans une des hypothèses visées par les art. 54 CP et 17 ss CP. Au vu de ce qui précède, on ne voit pas non plus en quoi le contrôle effectué contreviendrait à l'art. 5 de l'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR; RS 741.013). C'est dès lors sans violer le droit, ni abuser de son pouvoir d'appréciation que l'autorité intimée a qualifié l'excès de vitesse litigieux d'infraction grave au sens de l'art. 16 c al. 1 let. a LCR. c) Après une infraction grave, le permis de conduire est retiré pour trois mois au minimum (cf. art. 16 c al. 2 let. a LCR), seuil en-dessous duquel il est impossible d'aller même en cas nécessité professionnelle de conduire un véhicule automobile (cf. art. 16 al. 3 LCR). S'en tenant à cette durée minimale, la décision attaquée ne peut qu'être confirmée. 3. Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours et à la confirmation de la décision attaquée. Le recourant, qui succombe, supportera les frais de justice (art. 49 al. 1 LPA-VD). Il n'a par ailleurs pas droit à l'allocation de dépens (art. 55 al. 1 a contrario LPA-VD).

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