

BGer 1C_512/2014 vom 24. Februar 2015

Bundesgericht, 2015-02-24, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_512_2014

FR: TF 1C_512/2014 du 24 février 2015

IT: TF 1C_512/2014 del 24 febbraio 2015

Erwägungen

E. 1

La voie du recours en matière de droit public, au sens des art. 82 ss LTF, est en principe ouverte contre une décision prise en dernière instance cantonale (art. 86 al. 1 let. d LTF) au sujet d'une mesure administrative de retrait du permis de conduire (art. 82 let. a LTF), aucune des exceptions mentionnées à l'art. 83 LTF n'étant réalisée. Le recourant est particulièrement atteint par la décision attaquée, qui confirme le retrait de son permis de conduire pour une durée d'un mois; il a un intérêt digne de protection à son annulation. Il a donc qualité pour recourir au sens de l'art. 89 al. 1 LTF. Les autres conditions de recevabilité du recours sont réunies, de sorte qu'il convient d'entrer en matière.

E. 2.1

Dans la première partie de son recours, mais plus particulièrement dans son mémoire complémentaire, le recourant présente sa propre version des faits qui diffère partiellement de celle retenue par l'arrêt entrepris. Sous réserve de la question de la charge techniquement supportée par le véhicule (cf. consid. 3 ss ci-dessous), le recourant ne fournit toutefois aucune explication, dans ce cadre. Il faillit dès lors à démontrer que l'instance précédente aurait établi les faits de manière manifestement inexacte ou en violation du droit au sens de l'art. 95 LTF (art. 97 al. 1 LTF). Le Tribunal fédéral demeure ainsi lié par l'état de fait de l'arrêt cantonal.

E. 2.2

A l'appui de ses premières écritures, le recourant a déposé quatre pièces nouvelles: un permis de circulation établi le 19 septembre 2014 par le SCN, un formulaire non daté et non signé intitulé "Rapport d'expertise formulaire 13.20 B", une enveloppe d'envoi du SCN timbrée le 10 octobre 2014, ainsi qu'une décision du SAN du 13 février 2014 rendue dans une affaire étrangère à la présente cause. Dans un deuxième temps, en annexe à ses ultimes déterminations, le recourant a produit deux nouvelles attestations du constructeur, une copie de la carte de visite de l'expert principal du SAN ainsi que deux documents techniques relatifs au véhicule établis postérieurement aux événements. Ces preuves nouvelles ne résultent pas de la décision attaquée et n'ont donc pas à être prises en considération, conformément à l'art. 99 al. 1 LTF. Quoi qu'il en soit, elles ne sont pas de nature à influencer le sort de la présente procédure.

E. 3

Dans un premier grief, le recourant se plaint d'une violation de son droit d'être entendu. Il reproche en particulier à la cour cantonale de n'avoir pas ordonné l'édition du dossier du SAN relatif au véhicule de livraison et réitère cette offre de preuve devant le Tribunal fédéral. Il soutient que ce dossier contiendrait une attestation confirmant l'existence de modifications apportées au véhicule - avant son immatriculation - qui permettraient son

homologation avec un poids total supérieur au plafond de 3'500 kg fixé par le permis de circulation. Selon lui, cette limitation serait de nature purement administrative et le Tribunal cantonal s'y serait à tort référé pour qualifier le degré de la mise en danger.

E. 3.1

Tel qu'il est garanti par l' art. 29 al. 2 Cst. , le droit d'être entendu comprend en particulier le droit pour le justiciable de s'expliquer avant qu'une décision ne soit prise à son détriment, celui de fournir des preuves quant aux faits de nature à influencer sur le sort de la décision, celui d'avoir accès au dossier, celui de participer à l'administration des preuves, d'en prendre connaissance et de se déterminer à leur propos (ATF 135 I 279 consid. 2.3 p. 282; 132 V 368 consid. 3.1 p. 370 et les références). Cette garantie constitutionnelle n'empêche pas l'autorité de mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de former sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a la certitude qu'elles ne pourraient l'amener à modifier son opinion (ATF 138 III 374 consid. 4.3.2 p. 376; 136 I 229 consid. 5.3 p. 236; 131 I 153 consid. 3 p. 157). L'art. 34 al. 3 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173.36), qui prévoit que l'autorité doit examiner les allégués de fait et de droit et administrer les preuves requises si ces moyens n'apparaissent pas d'emblée dénués de pertinence, n'offre pas de garantie supplémentaire au justiciable.

E. 3.2

La définition des caractéristiques techniques permettant la mise en circulation des véhicules automobiles nécessite une procédure stricte. En effet, selon l' art. 12 al. 1 LCR , une réception par type est nécessaire pour la mise en circulation des véhicules automobiles et leurs remorques fabriqués en série. Conformément à l'art. 2 let. b de l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (ORT; RS 741.511), il s'agit de l'attestation officielle délivrée par l'office fédéral (cf. art. 5 ORT) selon laquelle un type de véhicule est conforme aux exigences techniques requises en la matière et se prête à l'usage auquel il est destiné. La réception par type contient notamment les indications nécessaires à l'immatriculation (cf. art. 8 al. 1 ORT), au nombre desquelles figure le poids garanti. D'après l'art. 7 al. 3 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV; RS 741.11), le poids garanti (poids maximal techniquement autorisé) équivaut au poids maximal admis par le constructeur. Il appartient à ce dernier de fournir une garantie concernant ce poids techniquement autorisé (art. 41 al. 2 OETV). Cette garantie technique n'est admise qu'aux conditions de l' art. 41 al. 2bis OETV .

Selon l' art. 42 al. 1 OETV , le poids garanti et la capacité de charge par essieu ne peuvent être augmentés dans un cas particulier que si les pièces portantes du véhicule ou des essieux ont subi un renforcement adéquat ou d'autres modifications déterminantes autorisés par l'autorité d'immatriculation. L'augmentation du poids garanti nécessite une nouvelle garantie du constructeur selon l' art. 41 al. 2 OETV . Toute modification du poids garanti doit obligatoirement être annoncée et faire l'objet d'un contrôle technique (cf. OFROU, Aide-mémoire concernant les modifications de poids du 25 février 2003, ch. 3 p. 4 [ci-après: la directive]). Toutefois, lorsque l'on déclare après coup que ce poids garanti est plus élevé que celui indiqué lors de l'immatriculation, il est possible d'autoriser exceptionnellement une augmentation de celui-ci (sans modification technique) sur la base d'une "déclaration en bonne et due forme" du constructeur ou du titulaire de la réception par

type. Tel peut être le cas lorsque - contrairement aux prescriptions en vigueur - des garanties différentes ont été délivrées pour des véhicules identiques, garanties sur la base desquelles on a établi soit des réceptions par type indiquant une fourchette "de... à" pour le poids garanti, soit diverses réceptions par type pour le même type de véhicules (directive, ch. 3.2.3 par. 1 p. 5). Dans ce genre de cas, il faut cependant que le nouveau poids garanti se situe dans cette fourchette ou qu'il se rapporte à une autre réception par type concernant ce type de véhicule (directive, ch. 3.2.3 par. 2 p. 5).

E. 3.3

Le recourant soutient en particulier que la dangerosité de son comportement doit s'examiner au regard de la limite technique du véhicule et non pas sur la base du poids garanti figurant sur la fiche de réception par type. Il se fonde à cet égard sur deux documents, établis postérieurement aux événements, par lesquels le constructeur atteste que le véhicule aurait subi des modifications d'usine lui permettant de supporter un poids maximal de 4'200 kg. Selon le recourant, ces modifications auraient été annoncées lors de l'immatriculation du véhicule, ce qui ressortirait du dossier constitué à cette occasion.

L'arrêt attaqué retient qu'il est possible d'augmenter le poids garanti, sans modification technique; cette augmentation, exceptionnelle, doit être soumise à l'autorité pour examen et acceptation. En dépit de cette possibilité, le Tribunal cantonal a jugé que les attestations du constructeur ne pouvaient, en l'occurrence, avoir le pas sur les données mentionnées dans la fiche de réception par type. Au regard des prescriptions détaillées de l'ORT et de l'OETV, qui ne laissent pas de place à une détermination

a posteriori de la charge totale, au cas par cas (cf. arrêts 1C_690/2013 du 4 février 2014 consid. 3.2 et 3.3; 1C_181/2014 du 8 octobre 2014 consid. 3.1 et 3.2), c'est à juste titre que la cour cantonale s'est écartée de ces documents, lesquels n'ont été portés à la connaissance de l'autorité d'immatriculation et de l'OFROU que dans le cadre de la présente procédure; ils n'ont par conséquent ni pu faire l'objet d'un contrôle ni de la procédure d'admission prévue aux art. 2 let. b ORT et 41 al. 2 et 2bis OETV.

E. 3.4

Il reste cependant à examiner si, comme le soutient le recourant, la présence éventuelle d'une documentation du constructeur dans le dossier d'immatriculation du véhicule est susceptible d'influer sur le sort de la cause.

E. 3.4.1

Selon l'art. 74 al. 1 let. a ch. 1 de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC; RS 741.51), lors de la première immatriculation d'un véhicule de provenance suisse ou lors de l'immatriculation d'un véhicule de provenance étrangère, le canton de stationnement du véhicule délivre le permis de circulation au détenteur lorsque celui-ci présente l'attestation d'assurance y relative ainsi que le rapport d'expertise (form. 13.20 A). Ce dernier doit être rempli par le constructeur ou l'importateur, ou encore par le fournisseur dispensé de présenter les véhicules; il sera signé par le constructeur ou l'importateur (cf. art. 75 al. 1 OAC). Les rapports d'expertise ou leur contenu, ainsi que les renseignements techniques annexés doivent être conservés par l'autorité pendant quinze ans à dater de la première mise en circulation des véhicules. Pour l'admission de véhicules réceptionnés par type auxquels des modifications ont été apportées, tous les champs du rapport concernés par ces modifications doivent être

complétés (cf. art. 3 al. 4 des instructions OFROU relatives à l'établissement des rapports d'expertise, formules 13.20 A et 13.20 B du 1er novembre 2009 [ci-après: IRE 13.20]). L'annexe I/f à l'IRE 13.20 précise que, lorsqu'un véhicule subit avant sa première immatriculation une modification des caractéristiques ou s'il y a un changement notamment dans la rubrique 33 du permis de circulation (correspondant au poids total), le numéro de réception par type/numéro d'enregistrement doit être complété d'un "M" (cf. OFROU, directives pour l'établissement des rapports d'expertise 13.20 A et 13.20 B du 1er septembre 2008, ch. 24 p. 4). Les autorités d'immatriculation de la Confédération, des cantons et de la Principauté de Liechtenstein, l'Office fédéral des routes et la Direction générale des douanes sont tenus de vérifier les rapports d'expertises (art. 7 al. 1 1 ère phr. IRE 13.20).

E. 3.4.2

Comme on l'a vu, l' art. 42 al. 1 OETV et la directive (cf. ch. 3 ss p. 4 s.) permettent, dans des cas particuliers et à certaines conditions, la modification du poids garanti (cf. art. 7 al. 3 OETV) figurant dans la fiche de réception par type. Par ailleurs, selon l' art. 9 al. 3bis LCR , à la demande du détenteur, le poids total (cf. art. 7 al. 4 OETV) peut être modifié une fois par an ou lorsque le véhicule change de détenteur. Cette modification peut être dictée par des motifs administratifs, mais également fiscaux. En effet, le poids total détermine notamment la catégorie de permis de conduire requis (cf. art. 3 al. 1 OAC ; en particulier catégorie B pour les véhicules n'excédant pas un poids total de 3'500 kg). Il sert également de base de calcul pour la redevance sur le trafic des poids lourds (cf. art. 6 al. 1 de la loi concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations [LRLP; RS 641.81]). Cette modification doit toutefois demeurer dans les limites du poids garanti (cf. directive, ch. 2.2 p. 4).

Compte tenu des modifications que l'on peut apporter, dans certains cas particuliers, aux limites de poids figurant dans la fiche de réception par type ainsi que dans le permis de circulation, on ne peut exclure que les renforcements dont bénéficie prétendument, depuis sa sortie d'usine, le véhicule aient été annoncés aux autorités conformément aux exigences de l'OAC et de l'OETV; ce ne serait qu'en raison du choix du détenteur que le poids n'aurait pas été élevé à 4'200 kg, dans le permis de circulation. Dans cette hypothèse, le véhicule aurait

ab ovo pu être homologué pour un poids supérieur à celui figurant sur la fiche de réception par type. En définitive, si le dossier d'immatriculation contient, d'une part, une attestation du constructeur répondant aux critères de garantie de l' art. 41 al. 2bis OETV et, d'autre part, un rapport d'expertise conforme à l' art. 75 al. 1 OAC (dans les formes prévues par l'IRE 13.20 et son annexe I/f) contrôlé par l'autorité d'immatriculation (cf. art. 7 IRE 13.20) et mentionnant un poids maximal de 4'200 kg, c'est sur cette base que la surcharge doit être calculée et la mise en danger qualifiée. On doit en effet admettre, si l'augmentation de la capacité de chargement a fait l'objet de la procédure prévue par les dispositions précitées, que le véhicule présente toutes les garanties de sécurité exigées jusqu'à un plafond de 4'200 kg.

Par conséquent, dès lors que le constructeur a attesté de modifications d'usine ("ab werk") susceptibles d'accroître la capacité du véhicule, le Tribunal cantonal ne pouvait se contenter de déterminer la surcharge sur la base de la seule fiche de réception par type. Il lui incombait de donner suite à la réquisition de preuve du recourant et d'examiner si les renforcements allégués ont fait l'objet de la procédure rappelée ci-dessus. La cour cantonale

a donc violé le droit d'être entendu du recourant en n'ordonnant pas la production du dossier d'immatriculation en mains du Service des automobiles du canton de stationnement du véhicule, en l'occurrence le canton de Vaud. L'arrêt attaqué doit donc être annulé; le Tribunal cantonal est invité à rendre une nouvelle décision après avoir ordonné la production du dossier d'immatriculation du véhicule concerné.

E. 4

Sur le vu de ce qui précède, le recours doit être admis et la cause renvoyée à la Cour de droit administratif et public pour nouvelle décision, après complément d'instruction, sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres griefs du recourant. En vertu de l' art. 68 al. 1 et 2 LTF , le recourant, qui obtient gain de cause, a droit à des dépens à la charge de l'Etat de Vaud. Conformément à l' art. 66 al. 4 LTF , il n'est pas perçu de frais judiciaires.

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