

BGer 6S.571/2001 vom 29. Oktober 2001

Bundesgericht, 2001-10-29, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6S.571_2001

FR: TF 6S.571/2001 du 29 octobre 2001

IT: TF 6S.571/2001 del 29 ottobre 2001

Erwägungen

E. 1

a) Le pourvoi en nullité est de nature cassatoire (art. 277ter al. 1 PPF ; ATF 108 IV 154 consid. 1b; 106 IV 194 consid. 1a). Les conclusions tendant à autre chose qu'à l'annulation de l'arrêt attaqué sont ainsi irrecevables.

b) La Cour de céans saisie d'un pourvoi en nullité est liée par les constatations de fait de l'autorité cantonale (art. 277 bis al. 1 PPF). Dans la mesure où les recourants s'écartent de l'état de fait, notamment en affirmant qu'il était impossible aux chauffeurs de se douter de la surcharge vu le mélange de matériaux à évacuer, le pourvoi est dès lors irrecevable.

E. 2

a) aa) En se fondant sur plusieurs témoignages et en se référant aux constatations du Tribunal de police qui la lient, l'autorité cantonale a retenu que tous les chauffeurs en cause avaient circulé sur la route cantonale RC5 au volant de camions surchargés. Le tronçon qu'ils empruntaient ne faisait pas partie d'un chantier.

De plus, les intéressés ne pouvaient pas se prévaloir de "tolérances", car une seule tolérance avait été décidée par la police cantonale pour l'an 2000, limitée à une courte distance entre Areuse et le giratoire des Esserts.

Aucune autorisation particulière, au sens de l' art. 78 ss OCR , n'avait été sollicitée.

bb) En raison de ces faits, l'autorité cantonale a considéré que les recourants avaient violé, par négligence, les dispositions fédérales relatives au poids maximum des véhicules et à l'interdiction des surcharges (art. 9 al. 6 let. b et c, 30 al. 2 LCR, 67 al. 1 let. b et d OCR et 95 al. 1 let. g OETV).

Selon la Cour cantonale, les recourants ont, du point de vue objectif, violé des devoirs de prudence, violation qui peut leur être imputée du point de vue subjectif; les surcharges constatées sont de 11,21 à 36,35 % par rapport au poids total autorisé et la comparaison avec une charge utile (différence entre le poids total et le poids à vide) de 16 t., fait apparaître un surplus de 19,63 % à 63,63 %. D'après l'arrêt attaqué, vu la formation et l'expérience des chauffeurs, ceux-ci ne pouvaient pas ignorer que leur véhicule était surchargé; dès lors, ils se seraient rendus coupables de violation de l' art. 96 ch. 1 al. 3 LCR

b) Les recourants font valoir une violation de l' art. 18 al. 3 CP . Ils admettent que, du point de vue objectif, les règles de prudence relatives au poids maximum des véhicules (art. 9 al. 6 let. b et c, 30 al. 2 LCR, 67 al. 1 let. b et d OCR, 95 al. 1 let. g OETV) ont été violées. En revanche, ils soutiennent que l'autorité cantonale n'a pas tenu compte de l'ensemble des circonstances.

On reprocherait en fait aux accusés de n'avoir pas pesé leur chargement, mais cela n'aurait pas été possible vu le mélange de matériaux à évacuer, dont la masse volumique ne pouvait pas être déterminée en détail; ainsi, le lien de causalité adéquate ferait défaut. Le fait d'être en surcharge serait totalement indépendant de leur capacité de calculer le poids admis et donc de respecter cette limite; la puissance des camions de 500 CV ne permettrait pas de remarquer une différence dans la conduite résultant d'une surcharge. Tous les chauffeurs se seraient efforcés de vérifier que le chargement soit effectué correctement et dans le respect des normes de sécurité. Malgré leur expérience il ne leur serait pas possible de déterminer le poids chargé. Ainsi, aucune imprévoyance coupable ne leur serait imputable.

c) Dans la faible mesure où ils sont recevables, les griefs des recourants sont infondés. La jurisprudence du Tribunal fédéral la plus récente sur la notion de violation des devoirs de prudence a été publiée aux ATF 127 IV 62 consid. 2d (voir aussi ATF 127 IV 34 consid. 2a p. 38). Un comportement viole un devoir de prudence lorsque l'auteur, au moment de l'acte et compte tenu des circonstances ainsi que de sa formation et de ses capacités, aurait pu et dû percevoir la mise en danger ainsi créée pour les biens juridiquement protégés de la victime; de plus, l'auteur doit avoir outrepassé les limites du risque acceptable. Dans les domaines où il existe des normes spécifiques qui imposent un comportement précis, la mesure de la prudence à observer se détermine en premier lieu selon ces prescriptions.

En l'espèce, il est incontesté que les dispositions de la LCR et de ses ordonnances d'application relatives aux poids des véhicules sont déterminantes (voir l' art. 7 OETV - RS 741. 41 - s'agissant de la définition des différents poids réglementés). L'autorité cantonale a constaté que le poids total, soit le poids maximal déterminant pour l'immatriculation (art. 7 al. 4 OETV), a été dépassé parfois massivement mais de 11,21 % dans le cas le moins grave; cette constatation lie la Cour de céans. Il est également constaté que les dix chauffeurs en cause ont plusieurs années d'expérience en tant que professionnels.

Dès lors, la conclusion qui résulte de ce fait, soit qu'en raison de leur formation et de leur expérience ils auraient pu et dû se rendre compte de la surcharge, ne viole pas le droit fédéral. Cela est d'autant plus convaincant lorsque l'on considère que les recourants, forts de leurs années de conduite de camions, se rendaient aisément compte du comportement du véhicule roulant à vide donc du poids à vide (art. 7 al. 1 OETC, soit le poids du véhicule non chargé et prêt à rouler, réfrigérant, lubrifiant, carburant, équipement additionnel éventuel tel que la roue de secours, etc. compris); ils devaient évaluer ainsi uniquement le poids supplémentaire, dépassant la charge utile, apporté par le chargement. Cette surcharge se situait entre plus de 19 % et plus de 63 %. Contrairement à ce que soutiennent les recourants, il ne leur est pas reproché d'avoir omis de peser leur véhicule. L'autorité cantonale se limite à considérer qu'ils auraient dû remarquer les surcharges dépassant de beaucoup le poids maximum autorisé.

Il est tenu compte des difficultés inhérentes à l'évaluation exacte du poids du chargement à l' art. 67 al. 8 OCR . Selon cette disposition, les dépassements n'excédant pas 5 % des poids autorisés pour les véhicules et les ensembles de véhicules ne font pas l'objet d'une sanction. Il s'agit d'une exemption de peine dans des cas de peu de gravité. Cette tolérance résulte du fait qu'il est souvent difficile dans la pratique d'évaluer le poids d'un chargement (ATF 126 IV 99 consid. 4b, p. 103). La limite de 5 % est cependant absolue. Ici, elle a été dépassée de plus du double, dans le cas le moins grave.

Si l'on admettait les arguments présentés, toutes les règles sur les limites de poids seraient vidées de leur substance. Nombreuses sont les situations où l'estimation du poids du chargement ou du poids total n'est pas facile.

Dans de telles situations, le chauffeur doit alors se montrer particulièrement attentif et prudent afin d'éviter le risque d'une surcharge passible d'une sanction prévue à l' art. 96 ch. 1 al. 3 LCR .

La référence des recourants à l'arrêt non publié de la Cour de céans du 31 mai 1999 (no 6S.16/1999) ne modifie pas les considérations juridiques qui précèdent et on ne discerne pas en quoi cette décision viendrait à l'appui de leur argumentation. Il s'agissait d'un cas où le rapport de causalité naturelle entre une omission et des lésions corporelles graves faisait défaut; cette question ne se pose pas dans le cas des recourants.

E. 3

Le pourvoi est rejeté dans la mesure où il est recevable. Un émolument judiciaire est mis à charge des recourants qui n'obtiennent pas gain de cause (art. 278 al. 1 PPF); ils en répondent solidairement entre eux, par dixième.

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