

# **FR\_GERICHTE 603 2015 5 vom 16. Februar 2015**

FR Kantonsgericht, 2015-02-16, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr\\_gerichte\\_603\\_2015\\_5](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2015_5)

FR: FR\_GERICHTE 603 2015 5 du 16 février 2015

IT: FR\_GERICHTE 603 2015 5 del 16 febbraio 2015

## **Regeste**

Arrêt de la IIIe Cour administrative du Tribunal cantonal | Strassenverkehr und Transportwesen

## **Erwägungen**

### **E. 1**

a) Interjeté le 12 janvier 2015 contre une décision du 27 novembre 2014, le recours l'a été dans le délai et les formes prescrits (art. 30 al. 1 let. b et 79 à 81 du code de procédure et de juridiction administrative; CPJA; RSF 150.1). L'avance de frais a été déposée dans le terme fixé (art. 128 CPJA). Le Tribunal cantonal peut donc entrer en matière sur les mérites du recours. b) Il sied d'emblée de relever que, sur le principe, le recourant ne critique pas les faits qui lui sont reprochés. Ceux-ci ont du reste été établis par le Juge pénal et le recourant ne les a pas contestés dans le cadre de la procédure pénale. Partant, il faut constater que le recourant a circulé au volant d'un véhicule dont les pneus avant et arrière ne présentaient plus le profil suffisant de

### **E. 1.6**

mm sur toute la surface de la bande de roulement.

### **E. 2**

a) Selon le prescrit de l'art. 29 LCR, les véhicules ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement et répondent aux prescriptions. Ils doivent notamment être entretenus de manière à ce que les règles de la circulation puissent être observées et que le conducteur, les passagers et les autres usagers de la route ne soient pas mis en danger. L'art. 57 al. 1 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11) précise que le conducteur s'assurera que le véhicule et son chargement répondent aux prescriptions et qu'il dispose des accessoires nécessaires tels que le signal de panne. Lorsque des défauts peu graves apparaissent en cours de route, le conducteur pourra poursuivre sa course en prenant les précautions nécessaires; les réparations seront effectuées sans retard (al. 3). L'art. 58 al. 4 OETV dispose que la toile des pneumatiques ne doit être ni abîmée ni apparente. Les pneumatiques doivent présenter un profil d'au moins 1.6 mm sur toute la surface de la bande de roulement. D'après la jurisprudence, certains défauts du véhicule peuvent le rendre totalement impropre à circuler. Ainsi, les défauts de la direction ou des freins sont des défauts graves qui, dès leur constatation, doivent entraîner l'élimination directe du véhicule de la circulation. Si l'état de fonctionnement du véhicule est tel qu'il risque de créer un accident et qu'ainsi, il compromette la sécurité de la route, le conducteur s'expose au retrait du permis de conduire (A. BUSSY & B. RUSCONI, Code suisse de la circulation routière, Lausanne 1996, commentaire ad art. 29 LCR n° 2.2 et 1.2 et la jurisprudence citée; P. WEISSENBERGER, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und

Ordnungsbussengesetz, 2ème éd., Zurich/Saint-Gall 2015, commentaire ad art. 29 LCR n° 12 et la jurisprudence citée). b) Au vu de l'état de fait retenu, la violation des dispositions légales précitées est établie. Une mesure administrative devait dès lors être prononcée.

Tribunal cantonal TC Page 4 de 7

### **E. 3**

a) La LCR distingue les infractions légères, moyennement graves et graves (art. 16a à 16c LCR). Selon l'art. 16a 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 et à laquelle seule une faute bénigne peut être imputée. En cas d'infraction particulièrement légère, il est renoncé à toute mesure administrative (art. 16a al. 4 LCR). Dans les autres cas, il peut être renoncé au retrait du permis du conducteur fautif au profit d'un avertissement seulement si, au cours des deux dernières années, le permis ne lui a pas été retiré et qu'aucune autre mesure administrative n'a été prononcée (art. 16a al. 2 et 3 LCR). Sur la base de la disposition précitée, l'autorité administrative doit donc décider de la mesure à prononcer en fonction de la gravité du cas d'espèce. Elle ne renoncera au retrait du permis que s'il s'agit d'un cas de très peu de gravité ou de peu de gravité au sens de l'art. 16a LCR, ce qui doit être déterminé en premier lieu au regard de l'importance de la gravité de la faute et de la mise en danger de la sécurité, mais aussi en tenant compte des antécédents du conducteur comme automobiliste (cf. art. 16a al. 3 LCR; aussi ATF 124 II 259 consid. 2b-aa et les arrêts cités). Il ne saurait en revanche être question de tenir compte des besoins professionnels de l'intéressé, ceux-ci ne jouant un rôle que lorsqu'il s'agit de mesurer la durée du retrait. D'une manière générale, la faute légère 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 par exemple adapté sa vitesse et sa vigilance en conséquence, mais non 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 carrément d'une certaine malchance (C. MIZEL, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004, p. 376). Selon la jurisprudence, les conditions auxquelles un cas d'infraction particulièrement légère peut être admis découlent de la définition de l'infraction légère au sens de l'art. 16a al. 1 LCR. Le cas d'infraction particulièrement légère est dès lors réalisé si la violation des règles de la circulation routière n'a entraîné qu'une mise en danger particulièrement légère de la sécurité d'autrui et que seule une faute particulièrement bénigne peut être reprochée au conducteur fautif (arrêt 6A.52/2005 du 2 décembre 2005 consid. 2.2). b) Il y a dès lors lieu de rechercher si des circonstances particulières permettent d'admettre qu'on se trouve en présence d'une faute particulièrement bénigne et que la mise en danger de la sécurité était elle également particulièrement insignifiante. aa) En l'occurrence, le fait qu'il s'agissait du véhicule de la société ne saurait dédouaner le recourant, le conducteur étant responsable du véhicule qu'il conduit (art. 57 OCR). A cela s'ajoute qu'en tant que responsable d'une

société qui met à disposition cette voiture à ses employés, il aurait dû porter une attention accrue à l'état du véhicule. Les policiers ont confirmé la nature du

Tribunal cantonal TC Page 5 de 7 défaut qui a aisément pu être constaté lors du contrôle. Le recourant l'a d'ailleurs lui-même reconnu à ce moment. On ne saurait dès lors arguer au stade du recours que ce défaut était impossible à déceler. Contrairement à ce que prétend le recourant, le fait que la voiture a été acquise peu avant le contrôle ne lui est d'aucun secours. Bien au contraire, dans la mesure où il ne pouvait pas connaître l'état d'une voiture d'occasion nouvellement devenue propriété de sa société, il devait y porter une attention toute particulière. Il ne pouvait en aucun cas se fier à une expertise dudit véhicule intervenue en mai 2014 pour en déduire que l'état des pneumatiques était suffisant en octobre 2014. Dans ces conditions, on ne saurait admettre être en présence d'une faute particulièrement bénigne. bb) Quoiqu'il en soit, même si la faute du recourant avait pu être qualifiée de particulièrement bénigne, l'appréciation de la CMA ne souffre pas la critique, dès lors que la condition de la mise en danger particulièrement légère de la sécurité d'autrui (autre condition cumulative nécessaire à la qualification de l'infraction particulièrement légère au sens de l'art. 16a al. 4 LCR) n'est pas réalisée en l'espèce. D'après la jurisprudence, les prescriptions relatives à la profondeur du profil des pneus sont d'une importance significative pour la sécurité du trafic. Un profil suffisant garantit le maintien du contact de la roue sur la chaussée mouillée (arrêts du Tribunal fédéral 1C\_282/2011 du 27 septembre 2011 consid. 3; 6A.89/2006 du 19 juillet 2007 consid. 2.2). Celui qui roule avec des pneus équipant ses roues de gauche presque totalement usés – ce qui a une incidence sur sa tenue de route – commet une faute grave ou moyennement grave (arrêts précités; JdT 1970 I 422 n° 46). Quant au conducteur qui a roulé avec un véhicule dont un pneu n'avait pas, d'un côté, un profil d'au moins 1 mm de profondeur, il commet une faute de gravité moyenne (JdT 1973 I 401 n° 18, la limite de 1 mm étant alors prévue par l'art. 13 al. 5 de l'ordonnance sur la construction et l'équipement des véhicules routiers, du 27 août 1999, abrogée par l'OETV, à son annexe 1). Le fait d'avoir circulé au volant d'une voiture dont les quatre pneus ne remplissaient pas les prescriptions légales a manifestement entraîné une mise en danger de la sécurité d'autrui. Celle-ci ne saurait, au vu de l'importance que revêtent ces règles, être qualifiée de particulièrement légère. Le risque que le conducteur prend pour les autres usagers de la route est évident si, en présence de pluie ou d'autres liquides sur la route, les pneumatiques ne garantissent plus le maximum de contact avec la chaussée et que, de ce fait, le véhicule n'est plus sous contrôle. Ce risque doit être admis même si les routes étaient sèches au moment du contrôle. En effet, hormis les changements de météo, la présence de liquides sur la route n'est pas une situation totalement imprévisible et l'état du véhicule doit pouvoir y répondre à tout moment en toute sécurité. C'est dès lors en vain que le recourant minimise le danger résultant d'un profil insuffisant des pneumatiques. cc) Une nouvelle instruction, telle que demandée par le recourant, ne saurait apporter une autre appréciation. Il y a lieu de souligner que la faute et le danger ont été qualifiés de légers. Du moment que le recourant a accepté sa condamnation au niveau pénal, il a également reconnu que le profil des quatre pneumatiques ne répondait pas aux exigences légales. Ce fait suffit pour écarter l'application de l'art. 16a al. 4 LCR. dd) Partant, en estimant que la faute commise devait être considérée comme légère mais pas particulièrement bénigne au sens de l'art. 16a al. 4 LCR, l'autorité intimée n'a manifestement pas violé la loi ni commis un excès ou un abus de son pouvoir d'appréciation.

#### **E. 4**

A teneur de l'art. 16a al. 2 LCR, après une infraction légère, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré pour un mois au moins au conducteur qui a fait l'objet d'un retrait de permis ou d'une autre mesure administrative au cours des deux années précédentes. Le dernier retrait de permis de 13 mois pour faute grave (excès de vitesse) ayant été exécuté jusqu'au 7 août 2013, la sanction prévue par la loi devrait être un retrait de permis. Or, en l'espèce, le recourant était titulaire d'un permis à l'essai jusqu'au 19 novembre 2014. Selon l'art. 15a al. 4 LCR, le permis de conduire à l'essai est caduc lorsque son titulaire commet une seconde infraction entraînant un retrait. Par conséquent, c'est à bon droit que l'autorité intimée a prononcé, pour sanctionner la nouvelle faute commise, l'annulation du permis de conduire, ce dernier ayant été délivré à l'insu de la nouvelle infraction intervenue le 5 octobre 2014, soit avant l'expiration de la période probatoire prolongée. En application de l'art. 15a al. 5 LCR, la CMA a à juste titre retenu qu'un nouveau permis d'élève conducteur ne pourrait être délivré au recourant qu'au plus tôt un an après la date de l'infraction commise.

#### **E. 5**

a) Pour l'ensemble des motifs qui précèdent, la décision de la CMA, conforme aux principes de la légalité et de la proportionnalité, échappe à la critique et doit être confirmée. Partant, le recours doit être rejeté. La demande tendant à la restitution de l'effet suspensif devient sans objet (603 2015 6). b) Le recourant ayant succombé, les frais de procédure sont mis à sa charge conformément à l'art. 131 CPJA. Pour le même motif, il n'est pas alloué d'indemnité de partie (art. 137 CPJA).

Tribunal cantonal TC Page 7 de 7 la Cour arrête: I. Le recours est rejeté. Partant, la décision de la CMA du 27 novembre 2014 est confirmée. II. Les frais de procédure, par 600 francs, sont mis à la charge du recourant. Ils sont compensés avec l'avance effectuée. III. Il n'est pas alloué d'indemnité de partie. IV. Communication. Cette décision peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral, à Lausanne, dans les 30 jours dès sa notification. La fixation du montant des frais de procédure peut, dans un délai de 30 jours, faire l'objet d'une réclamation auprès de l'autorité qui a statué, lorsque seule cette partie de la décision est contestée (art. 148 CPJA). Fribourg, le 16 février 2015/JFR/vth Présidente Greffière

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