

GE_GERICHTE A/836/2018 vom 18. Dezember 2018

GE Cour de justice, 2018-12-18, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_A_836_2018

FR: GE_GERICHTE A/836/2018 du 18 décembre 2018

IT: GE_GERICHTE A/836/2018 del 18 dicembre 2018

Regeste

MOTIVATION DE LA DÉCISION CIRCULATION ROUTIÈRE(DROIT DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE) ; ADMISSION À LA CIRCULATION ROUTIÈRE | Recours du service cantonal des véhicules contre un jugement du Tribunal administratif de première instance (TAPI) admettant le recours du propriétaire d'une voiture de tourisme refusée à un contrôle périodique en raison d'un impact sur le pare-brise. Cette autorité n'ayant pas versé à la procédure le détail des calculs lui ayant permis de situer l'impact sur le pare-brise, son recours est rejeté pour défaut de motivation. | Cst.29.al2; LCR.29; OETV.11.al2.leta; OETV.71a.al4; OETV.105.al3

Erwägungen

E. 1

ère section dans la cause SERVICE CANTONAL DES VÉHICULES contre Monsieur A_____ Recours contre le jugement du Tribunal administratif de première instance du 21 juin 2018 (JTAPI/588/2018) EN FAIT 1) Monsieur A_____ est le détenteur d'une _____, immatriculée GE 1_____. 2) Le 13 décembre 2017, il a présenté son véhicule à un contrôle périodique auprès d'un garage agréé. L'inspection a été refusée au motif d'un « impact dans le champ de vision ». Le pare-brise devait être remplacé et le véhicule devait être présenté à un nouveau contrôle périodique avant le 13 janvier 2018. À défaut, le permis de circulation serait retiré. 3) Le 18 décembre 2017, M. A_____ s'est opposé à cette expertise auprès du service cantonal des véhicules (ci-après : SCV). L'éclat sur le pare-brise ne lui compromettait pas la visibilité. Il était « tellement minuscule » qu'il ne l'avait jamais remarqué. Remplacer le pare-brise était une absurdité, même si « la casco » couvrait les frais. 4) Le 3 janvier 2018, le chef du service technique du SCV a confirmé la pertinence du refus signifié le 13 décembre 2017. Toutefois, à titre exceptionnel, M. A_____ pouvait présenter son véhicule pour un second avis, sans frais, auprès du centre technique du SCV. 5) Le 23 janvier 2018, M. A_____ a présenté son véhicule à un nouveau contrôle technique. Par courrier du même jour, il a contesté l'interprétation de la législation en vigueur opérée par le SCV, ce dernier ayant maintenu sa position. À l'occasion de ce nouveau contrôle, le SCV a remis à M. A_____ un document interne intitulé « Communication F3/Pare-brise endommagé » (ci-après : la communication F3). 6) Le 7 février 2018, le SCV a confirmé l'obligation faite à M. A_____ de remplacer le pare-brise de son véhicule. Une fois réparé, le véhicule devait être présenté au contrôle technique dans un délai de trente jours. À défaut, le permis de circulation ferait l'objet d'une décision de retrait. 7) Par acte posté le 9 mars 2018, M. A_____ a recouru auprès du Tribunal administratif de première instance (ci-après : TAPI) contre cette décision. L'impact sur le pare-brise était tellement minime qu'il ne compromettait ni la visibilité, ni la sécurité. Il ne l'avait du reste jamais remarqué avant que l'expert le lui signale. Des photos dudit

pare-brise étaient jointes à son écriture. 8) Le SCV a conclu au rejet du recours et soutenu que sa décision était conforme au droit, en particulier à l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers du 19 juin 1995 (OETV - RS 741.41). À la demande du TAPI, le SCV a versé à la procédure une copie du règlement n° 125 de la commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) - Prescriptions uniformes concernant l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne le champ de vision du conducteur des véhicules à moteur (ci-après : règlement CEE-ONU n° 125). 9) Le 28 mai 2018, le TAPI a demandé au SCV de lui indiquer « les zones du champ de vision du conducteur ne permettant aucune réparation du pare-brise, au sens de l'art. 105 al. 3 OETV, que vous avez calculées dans le cas présent en application du règlement CEE-ONU n° 125 (en nous remettant le détail de votre calcul) ». 10) Le SCV a répondu que « pour connaître les zones du champ de vision du conducteur ne permettant aucune réparation du pare-brise, il faut prendre une feuille de papier A4 dont le centre passe par l'axe (milieu) du volant. Il faut ensuite faire coulisser cette feuille jusqu'en haut du pare-brise. Cela indique toutes les zones balayées par l'essuie-glace et ce sont cesdites zones qui sont irréparables ». 11) Par jugement du 21 juin 2018, le TAPI a admis le recours. Le SCV n'avait pas démontré que le point d'impact se situait dans une zone où le pare-brise devait être remplacé. Il avait demandé au SCV de lui remettre le détail de son calcul, effectué en application du règlement CEE-ONU n° 125, permettant de déterminer les zones du champ de vision du conducteur interdisant toute réparation de son pare-brise en lieu et place de son remplacement. Or, pour toute réponse le SCV avait fourni des explications relatives à une feuille de papier A4. Dans la mesure où ces explications faisaient abstraction des données chiffrées devant être prises en compte dans le calcul du champ de vision selon le règlement CEE-ONU n° 125, elles étaient insuffisantes. 12) Le 15 août 2018, le SCV, soit pour lui la direction générale des véhicules, a recouru auprès de la chambre administrative de la Cour de justice (ci-après : la chambre administrative) contre ce jugement. Tout impact dans le champ de vision du conducteur, de quelque nature qu'il soit, impliquait le remplacement du pare-brise. Il était interdit de le réparer ou de continuer à circuler avec un pare-brise comportant un impact, aussi petit soit-il. M. A_____ ne prétendait pas que l'impact n'était pas dans son champ de vision, zone du pare-brise interdisant toute réparation. Il soutenait uniquement que cet impact était si petit qu'il était inutile de remplacer son pare-brise. La zone du pare-brise était déterminée sur la base du règlement CEE-ONU n° 125 et de la communication F3. Ses experts n'avaient pas de marge d'appréciation : si un impact quelconque était constaté dans la zone du champ visuel du conducteur, ils devaient exiger le remplacement du pare-brise. Or, lors des deux contrôles techniques effectués, un impact dans le champ de vision avait été constaté. 13) Pour sa part, le TAPI a transmis son dossier sans formuler d'observations. 14) Le 13 septembre 2018, M. A_____ a conclu au rejet du recours. Le SCV faisait une mauvaise interprétation des dispositions légales applicables. Si un bris n'impactait pas la visibilité du pare-brise, il n'était pas nécessaire de le réparer ou de le changer. Dans son cas, l'impact sur le pare-brise était si petit qu'il ne l'avait même pas remarqué. Cet impact ne gênait en conséquence pas la visibilité. Pour le reste, le SCV ne démontrait pas que l'impact se trouvait effectivement dans le champ visuel nécessitant le remplacement intégral du pare-brise. 15) Le lendemain, la chambre administrative a informé les parties que la cause était gardée à juger. EN DROIT 1) Interjeté en temps utile devant la juridiction compétente, le recours est recevable (art. 132 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E 2 05 ; art. 62 al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10). 2) Le litige

porte sur la conformité au droit de l'obligation faite au recourant de remplacer le pare-brise de son véhicule. 3) Saisie d'un recours, la chambre administrative applique le droit d'office. Elle est liée par les conclusions des parties, mais non par les motifs que les parties invoquent (art. 69 al. 1 LPA), ni par leur argumentation juridique (ATA/796/2018 du 7 août 2018 consid. 1b et les arrêts cités). 4) Tel qu'il est garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101), le droit d'être entendu comprend le droit d'obtenir une décision motivée. 5) À teneur de l'art. 29 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01), les véhicules ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement et répondent aux prescriptions. Ils doivent être construits et entretenus de manière que les règles de la circulation puissent être observées, que le conducteur, les passagers et les autres usagers de la route ne soient pas mis en danger et que la chaussée ne subisse aucun dommage. 6) a. Les glaces nécessaires à la visibilité du conducteur doivent être parfaitement transparentes, non déformantes et résistantes aux intempéries ; elles doivent conserver une transparence d'au moins 70 % après un long usage. Aucun objet entravant la visibilité du conducteur ou réduisant la transparence à moins de 70 % ne doit être placé sur ces glaces, ni devant ou derrière elles. Font exception les objets prescrits ou prévus par la loi ou ceux mis en place temporairement dans le cadre du service d'ordre (par ex. grilles) ainsi que les systèmes de navigation en dehors du champ de vision prévu à l'al. 1 (art. 71a al. 4 OETV). b. Selon l'art. 11 al. 2 let. a OETV, les «voitures de tourisme» sont des voitures automobiles légères affectées au transport de personnes comptant neuf places assises, conducteur compris, au maximum (catégorie M1 jusqu'à 3,50 t). Il est interdit de réparer le pare-brise en verre feuilleté des véhicules de la catégorie M1 dans le champ de vision du conducteur, défini dans le règlement CEE-ONU n° 125 (art. 105 al. 3 OECV). c. Le chiffre 5 du règlement CEE-ONU n° 125 traite du champ de vision du conducteur. Il prévoit que la partie transparente du pare-brise doit inclure certains points de référence et renvoie notamment, pour une meilleure compréhension, à des figures contenues dans l'annexe 4. d. Il ressort des écritures de l'autorité recourante, que pour faciliter le travail des contrôleurs techniques, le SCV a mis à leur disposition la communication F3. Sur celle-ci figure le schéma d'un pare-brise. Sur ce pare-brise ont été dessinées des zones hachurées représentant le champ de vision du conducteur. En cas d'impact à l'intérieur de ce champ de vision, aucune réparation du pare-brise n'est possible. Le champ de vision est représenté par une bande verticale de 290 mm de large, dont le centre passe par l'axe du volant, et par une autre bande de 100 mm faisant le tour du pare-brise. Le recourant explique que la communication F3 a été établie sur la base des directives n° 8 de l'association suisse des services des automobiles (ci-après : directives n° 8) et publiées d'entente avec l'office fédéral des routes. Les directives n° 8 sont consultables à l'adresse

https://asa.ch/wp-content/uploads/webshop/richtlinien/w_8_F/index.html#p=1. Selon le chiffre 10, le champ visuel avant est défini par la surface balayée par les essuie-glaces d'origine. Dans cette zone, aucune rayure, fissure, dégât dû à la projection de pierre etc. n'est autorisé (transparence sans déformation). Seuls les gros dégâts doivent être contestés à l'extérieur du champ visuel (par ex. les fissures provenant du bord du pare-brise et qui pourraient s'étendre au champ visuel). Les réparations selon le chiffre 10.2 sont autorisées à l'intérieur du champ visuel avant. Font exceptions les réparations dans le champ visuel du conducteur (chiffre 10.1) sur les véhicules de la catégorie M1. Le chiffre 10.1 précise qu'une bande de 29 cm de large (longueur d'une feuille A4) partant du centre du volant (14,5 cm à gauche et 14,5 cm à droite) limitée sur le côté supérieur et inférieur par le champ

de balayage de l'essuie-glace, forme le champ visuel du conducteur. Les pare-brise qui présentent des rayures ou des dommages dans cette zone doivent être contestés. 7) En l'espèce, il n'est pas contesté que la _____ dont l'intimé est propriétaire est une voiture de tourisme de la catégorie M1. Il n'est pas non plus contesté que ce véhicule est équipé d'un pare-brise en verre feuilleté. 8) Durant la procédure devant le TAPI, ce dernier a demandé au SCV de lui indiquer « les zones du champ de vision du conducteur ne permettant aucune réparation du pare-brise au sens de l'art. 105 al. 3 OETV que vous avez calculées dans le cas présent en application du règlement CEE-ONU n° 125 (en nous remettant le détail de votre calcul) ». Le SCV a répondu au TAPI sans lui fournir les réponses chiffrées qu'il attendait. Dans son recours devant la chambre de céans, l'autorité recourante fournit des explications précises quant à la manière de déterminer si, suite à un impact, un pare-brise doit ou non être remplacé. Elle se réfère également à des dispositions légales et réglementaires pertinentes. Il n'en demeure pas moins qu'elle ne communique toujours pas les calculs effectués par ses services, calculs qui doivent permettre de situer précisément, en cm ou en mm, l'emplacement de l'impact sur le pare-brise et de s'assurer en conséquence qu'il se trouve, comme elle le prétend, dans le champ visuel du conducteur. Elle se contente en effet d'exposer que ses experts ont constaté, lors des deux contrôles techniques, un impact dans la zone impliquant que le pare-brise doit être changé. S'il ne s'agit pas de remettre en cause les compétences ou la probité des experts ayant effectué les contrôles du pare-brise litigieux, il revenait néanmoins à l'autorité de remettre à l'intimé, ou à défaut de verser plus tard à la procédure, le détail des mesures effectuées. Ce défaut de motivation ne permet pas à la chambre de céans d'exercer correctement son contrôle sur la décision litigieuse et le recours sera en conséquence rejeté. 9) Bien que l'autorité recourante succombe, aucun émolument ne sera mis à charge, dès lors qu'elle défendait sa propre décision (art. 87 al. 1 2^{ème} phr. LPA). Il n'y a pas lieu à l'allocation d'une indemnité de procédure, l'intimé n'y ayant pas conclu (art. 87 al. 2 LPA). * * * * *

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