

## **VD\_OMNI CR.2013.0011 vom 1. Juli 2013**

VD Tribunal cantonal, 2013-07-01, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_CR.2013.0011](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2013.0011)

FR: VD\_OMNI CR.2013.0011 du 1 juillet 2013

IT: VD\_OMNI CR.2013.0011 del 1 luglio 2013

### **Regeste**

X. \_\_\_\_\_/Service des automobiles et de la navigation | Confirmation du retrait de permis de conduire, pour infraction grave, d'un chauffeur ayant conduit un véhicule présentant une surcharge de 54,09% par rapport au poids total autorisé du véhicule de 3'500 kg. N'est pas décisive l'attestation du constructeur établie pendant la procédure, selon laquelle le poids techniquement garanti est de 5'200 kg. En effet, sous l'angle de la faute, il importe peu que le poids techniquement garanti par le constructeur soit supérieur au poids maximal autorisé, déterminant pour l'immatriculation (c. 4b). Sous l'angle de la mise en danger, l'attestation du constructeur établie pendant la procédure est insuffisante. Une telle limite technique doit ressortir des documents du constructeur produits au moment de la réception du véhicule (ou lors d'une modification dans la série) et non pas a posteriori, au cas par cas. Or, en l'espèce, la fiche de réception par type du véhicule mentionne un poids techniquement garanti - indiqué par le constructeur - de 3'500 kg (c. 4c). Recours au TF rejeté (ATF 1C\_690/2013 du 4 février 2014).

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

(...)

#### **E. 2**

Le «poids effectif» équivaut au poids réel du véhicule au moment du pesage, y compris le poids des occupants, du chargement et, pour les véhicules tracteurs, la charge du timon ou celle de la sellette d'appui d'une remorque accouplée.

#### **E. 2.4**

p. 315; 123 II 97 consid. 3c/aa p. 104; 105 Ib 18 consid. 1a et les références). Cela 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 également, 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 p. 104; 121 II 214 consid. 3a p. 217 s.). Si les faits retenus au pénal lient donc en principe l'autorité et le juge administratifs, il en va différemment des questions de droit, en particulier de l'appréciation de la faute et de la mise en danger (arrêt 1C\_353/2010 du 12 janvier 2011 consid. 2.1 et les

références; ATF 1C\_502/2011 du 6 mars 2012 consid. 2.1). b) En l'espèce, le recourant a été condamné pénalement par le préfet pour avoir violé les art. 30 al. 2 et 34 al. 4 LCR aux motifs que son véhicule présentait une surcharge de 1'893 kg et qu'il n'avait pas respecté une distance suffisante dans la circulation en file. Le préfet a retenu à cet égard une violation simple des règles de la circulation routière, et non une violation grave. 3. a) La LCR distingue les infractions légères, moyennement graves et graves (art. 16a-c 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 ne 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). Commet une infraction moyennement grave selon l'art. 16b al. 1 let. a LCR la personne qui, en violant les règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Dans cette hypothèse, le permis est retiré pour un mois au minimum (art. 16b al. 2 let. a LCR). Commet une infraction grave selon l'art. 16c 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. Le permis de conduire est retiré pour trois mois au minimum après une infraction grave (art. 16c al. 2 let. a LCR). b) Le législateur conçoit l'art. 16b al. 1 let. a LCR comme l'élément dit de regroupement. Cette disposition n'est ainsi pas applicable aux infractions qui tombent sous le coup des art. 16a al. 1 let. a et 16c 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 135 II 138 consid. 2.2.2 p. 141; arrêt 6A.16/2006 du 6 avril 2006 consid. 2.1.1, in JdT 2006 I 442). La jurisprudence a rappelé que l'art. 90 al. 2 LCR, actuellement l'art. 90 al. 2 LCR (v. la nouvelle du 15 juin 2012 modifiant la LCR [RO 2012 6291; FF 2010 7703] entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2013), correspond à l'infraction grave prévue à l'art. 16c LCR. L'art. 90 ch. 1 LCR, à savoir actuellement l'art. 90 al. 1 LCR, recouvre les deux hypothèses de l'infraction légère ou moyennement grave prévues aux art. 16a et 16b LCR (arrêt CR.2012.0034 du 25 septembre 2012 et réf. cit.). 4. La première décision rendue par le SAN le 27 septembre 2012 retenait à charge de l'intéressé un excédent de chargement ainsi qu'une distance insuffisante pour circuler en file. En revanche, la décision sur réclamation du 10 janvier 2013, qui seule fait l'objet du présent recours, ne se prononce pas expressément sur cette seconde infraction. Dès lors on peut se demander si le SAN a renoncé à opposer ce grief au recourant. Ce point peut toutefois rester indécis, pour les motifs qui suivent. a) Comme on l'a vu (cf. consid. 1a supra), selon l'art. 30 al. 2, 1<sup>ère</sup> phrase, LCR, les véhicules ne doivent pas être surchargés. En l'espèce, d'après le permis de circulation, le poids total du véhicule piloté par le recourant ne devait pas excéder 3'500 kg au sens de l'art. 7 al. 4 OETV et sa charge utile ne pouvait dépasser 530 kg au sens de l'art. 7 al. 5 OETV. Or, le véhicule présentait ce jour-là un poids total effectif de 5'393 kg, soit une surcharge de 1'893 kg, correspondant à 54,09%, et une charge utile de 2'423 kg (5'393 kg - 2'970 kg). b) Sous l'angle de la faute, le recourant ne pouvait ignorer les poids maximums autorisés figurant dans le permis d'immatriculation. Il ne pouvait davantage méconnaître, lorsqu'il a rempli son véhicule le 2 juillet 2012 de matériel lourd (planches de bois et

diverses machines de chantier), que ces limites étaient très largement dépassées, la seule surcharge de 1'893 kg représentant plus de trois fois la charge utile. Le recourant est actif dans le domaine de la construction et il pilotait le véhicule de son entreprise; son cas n'est pas celui d'un néophyte qui aurait commis une grossière erreur d'appréciation par négligence, mais celui d'un professionnel qui ne pouvait, vu les circonstances, qu'avoir conscience d'enfreindre l'art. 30 al. 2 LCR. Par ailleurs, toujours sous l'angle de la faute, il importe peu que le poids garanti par le constructeur soit supérieur au poids maximal autorisé, déterminant pour l'immatriculation. Il sied en effet d'appliquer par analogie la jurisprudence rendue en matière pénale, s'agissant de l'art. 96 al. 1 let. c LCR. Selon cette disposition, celui qui n'aura pas observé les restrictions ou les conditions auxquelles était soumis de par la loi ou dans un cas d'espèce un permis de circulation ou une autorisation, particulièrement en ce qui concerne le poids total du véhicule, sera puni de l'amende. Dans un ATF 89 IV 26, le Tribunal fédéral a confirmé une amende, fondée sur cette disposition (alors l'art. 96 ch. 1 al. 3 LCR), à l'encontre d'un chauffeur dont le camion présentait un poids de 17'340 kg alors que la charge autorisée selon le permis de circulation atteignait 13'000 kg. Il a retenu que la mise en circulation d'un véhicule était subordonnée à une autorisation officielle, délivrée à certaines conditions figurant sur le permis de circulation. Une augmentation ultérieure de la charge utile et du poids autorisé n'impliquait pas seulement une modification du permis de circulation, mais elle exigeait une nouvelle expertise dès lors que ce changement avait des conséquences sur la circulation du trafic. Ainsi, toujours selon l'ATF 89 IV 26 précité, l'application de l'art. 96 ch. 1 al. 3 aLCR ne dépendait pas des qualités constructives du véhicule, qui lui permettaient cas échéant de supporter un poids plus élevé, mais uniquement des indications figurant dans le permis de circulation. Par conséquent, celles-ci liaient le juge pénal. En l'espèce de plus, le recourant dispose d'un permis de conduire l'habilitant à piloter des véhicules ne dépassant pas un poids de 3'500 kg (catégorie B) et non des poids lourds dont le poids d'ensemble excède 3'500 kg (catégorie C; cf. art. 3 OAC et art.

### **E. 3**

Le «poids garanti» (poids maximal techniquement autorisé) équivaut au poids maximal admis par le constructeur. Il correspond à la «masse maximale» selon la terminologie de l'UE.

### **E. 4**

Le «poids total» est le poids déterminant pour l'immatriculation (art. 9, al. 3bis, LCR). Il s'agit du poids maximal autorisé pour la circulation du véhicule.

### **E. 5**

La «charge utile» équivaut – sous réserve de l'al. 7 – à la différence entre le poids total et le poids à vide.

### **E. 6**

Le «poids de l'ensemble» (poids de l'ensemble de véhicules) équivaut au poids total d'un ensemble formé d'un véhicule tracteur et de remorques.

### **E. 7**

(...) L'art. 67 de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11) détermine le poids effectif maximum des divers véhicules (al. 1) et de leur charge maximale par essieu (al. 2, 6 et 7). L'al. 3 de cette disposition prévoit que si les

valeurs inscrites dans le permis de circulation sont inférieures aux valeurs maximales figurant aux al. 1, 2, 6 et 7, lesdites valeurs ne doivent pas être dépassées. b) Par ailleurs, l'art. 34 al. 4 LCR dispose que le conducteur observera une distance suffisante envers tous les usagers de la route, notamment pour croiser, dépasser et circuler de front ou lorsque des véhicules se suivent. L'art. 12 al. 1 OCR précise que lorsque des véhicules se suivent, le conducteur se tiendra à une distance suffisante du véhicule qui le précède, afin de pouvoir s'arrêter à temps en cas de freinage inattendu. 2. a) En principe, l'autorité administrative statuant sur un retrait du permis de conduire ne peut 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 ( ATF 137 I 363 consid. 2.3.2 p. 368 et les références). 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 le juge pénal n'a pas élucidé toutes les questions de droit, en particulier celles qui touchent à la violation des règles de la circulation ( ATF 129 II 312 consid.

#### **E. 10**

al. 2 OETV). Dès lors que le poids effectif de son véhicule dépassait, et de loin, la limite de 3'500 kg, le recourant a conduit sans le permis de conduire nécessaire (cf. art. 10 al. 2 LCR), de sorte qu'une faute non négligeable doit également lui être imputée sous cet aspect. Peu importe à ce propos qu'il fût alors en passe d'effectuer le permis poids lourds. Dans ces circonstances, la faute ne peut être qualifiée autrement que de grave. A cet égard, on précisera que dans un arrêt CR.2012.0007 du 7 novembre 2012 rappelant la casuistique à laquelle il est renvoyé, le tribunal a considéré qu'un véhicule présentant une surcharge de plus de la moitié du poids autorisé (excédent de 1'932 kg par rapport à un poids total autorisé de 3'500 kg, soit de 55,20%) tombait sous le coup de l'art. 16c al. 1 let. a LCR (infraction grave). c) Le recourant conteste toutefois avoir mis en danger la sécurité de la route. aa) Il affirme sur ce point qu'il a certes conduit un véhicule surchargé selon les dispositions administratives en vigueur, mais que celui-ci, selon l'attestation du constructeur datée du 3 juillet 2012, est construit pour transporter une charge de 5'200 kg. Il n'a ainsi dépassé que de 193 kg le poids garanti par le constructeur, ce qui représente seulement 3,71%. Le recourant expose à cet égard qu'un arrêt du Tribunal cantonal de Fribourg du 30 novembre 1999 rendu dans une cause semblable a retenu que c'est le constructeur qui est à même d'indiquer la charge totale que les différentes composantes et les structures de son produit peuvent supporter sans mettre en danger la sécurité du chauffeur en premier lieu, et celle du trafic en général. Par conséquent, si le recourant admet n'avoir pas respecté les prescriptions du permis de circulation du véhicule, il soutient qu'il n'a pas mis sérieusement en danger la sécurité d'autrui ni n'en a pris le risque. Il n'y a eu aucune mise en danger abstraite en l'absence de probabilité sérieuse que l'atteinte se réalise ou soit imminente. A ses yeux, la faible surcharge n'avait aucune incidence sur sa distance de freinage. De plus, la LCR prévoit à son art. 9 al. 3 bis qu'une modification du poids total d'un véhicule est possible dans certains cas; la norme administrative est donc fixée de manière subjective et sa violation ne peut pas avoir pour conséquence une quelconque mise en danger. Enfin, il rappelle, également sous l'angle de la mise en danger, qu'il était en passe d'effectuer son permis poids lourds pour être autorisé à transporter une telle charge. bb) Dans l'arrêt du

Tribunal cantonal de Fribourg du 30 novembre 1999 cité par le recourant (3A 97 126), le tribunal a retenu une infraction légère à l'encontre du conducteur d'un camion pesant 31'370 kg, alors que le poids admis légalement pour ce genre de véhicule était de 26'000 kg et la garantie technique fournie par le constructeur de 26'500 kg. Pour apprécier la mise en danger du trafic, il a calculé la surcharge, de 4'870 kg, en fonction du poids donné par la garantie technique fournie par le constructeur, et non du poids autorisé, en retenant ce qui suit: " (...) La seule question qui se pose dès lors est celle de savoir si la surcharge constatée était de nature à mettre en danger la sécurité du trafic. b) Pour en décider, l'élément de référence à prendre en considération est la garantie d'usine fournie par le constructeur du véhicule que conduisait le recourant, s'agissant du poids total du camion en charge lorsqu'il n'est pas accouplé à une remorque. Cette garantie, en effet, est donnée en fonction d'un calcul de résistance et de bon fonctionnement de divers éléments, notamment le châssis, les suspensions et, plus particulièrement, les installations de freinage. Ainsi, c'est bien le constructeur qui est à même d'indiquer la charge totale que les différentes composantes et les structures de son produit peuvent supporter sans mettre en danger la sécurité du chauffeur en premier lieu, et celle du trafic en général. Au demeurant, les véhicules de série font l'objet d'une expertise puis d'une "réception" par type d'automobile (cf. art. 12 LCR et aussi Bussy & Rusconi, op. cit., commentaire ad art. 12 LCR et 11 LCR n° 1.1.1) de sorte que le poids maximal garanti, qui est une question d'ordre purement technique, doit être considéré comme vérifié et établi. La déclaration du constructeur - elle engage d'ailleurs sa responsabilité - doit dès lors constituer l'élément objectif qui permet de déterminer le poids maximal au-delà duquel une surcharge technique est en principe avérée, la fiabilité et la résistance des matériaux ou encore le fonctionnement correct des équipements, conformément aux exigences légales, n'étant alors plus garantis. Dans de telles conditions, la sécurité du trafic n'est plus assurée. (...) " cc) Le tribunal fribourgeois a ainsi tenu pour déterminantes, s'agissant de connaître la charge totale que les différentes composantes et les structures du véhicule peuvent supporter sans mettre en danger la sécurité du chauffeur ou celle du trafic, les indications du constructeur, ainsi que, pour les véhicules de série, l'expertise et la fiche de "réception par type" d'automobile. En vertu de l'art. 12 al. 1 LCR, les véhicules automobiles et leurs remorques fabriqués en série requièrent une réception par type. Selon l'art. 2 let. a de l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT; RS 741.51), le type est "l'échantillon sur lequel se fonde la réception de véhicules, de châssis, de systèmes de véhicules, de composants de véhicules, d'objets d'équipement ou de dispositifs de protection fabriqués en série; un type peut être divisé en variantes et en versions". La let. b précise que la réception par type est "l'attestation officielle selon laquelle un type est conforme aux exigences techniques requises en la matière et se prête à l'usage auquel il est destiné". L'art. 41 al. 2 OETV dispose en outre que "le constructeur doit fournir une garantie concernant le poids maximal du véhicule techniquement autorisé". Cette garantie technique n'est reconnue qu'à certaines conditions, énumérées notamment à l'art. 41 al. 2 bis OETV. En l'espèce, l'attestation du constructeur datée du 3 juillet 2012, fournie par le recourant, certifie que le poids garanti du constructeur au sens de l'art. 7 al. 3 OETV est de 5'200 kg, partant est largement supérieur au poids maximal formellement autorisé pour la circulation du véhicule au sens de l'art. 7 al. 4 OETV, de 3'500 kg. Il ressort toutefois de la fiche de réception par type pour le véhicule en cause, fournie par le SAN, que le "poids garanti" (fourni par le constructeur) est de 3'500 kg, et non de 5'200 kg. Dans ces conditions, la simple attestation déposée par le constructeur postérieurement, ne saurait prendre le pas sur la fiche de réception par type, ni

sur les conditions prévues par l'art. 41 al. 2 bis OETV (voir aussi CR.2007.0287 du 25 janvier 2008; CR.1995.0165 du 24 novembre 1995). Pour le surplus, il n'y a pas lieu d'ordonner une expertise supplémentaire pour déterminer la charge totale que le véhicule incriminé peut techniquement supporter - indépendamment de toute considération administrative - sans mettre en danger la sécurité du chauffeur ou du trafic. Une telle limite technique doit ressortir des documents du constructeur produits au moment de la réception du véhicule (ou lors d'une modification dans la série, cf. art. 12 ORT) et non pas a posteriori, au cas par cas. dd) Il sied par conséquent de retenir en l'espèce, également sous l'angle de la mise en danger, que le véhicule piloté par le recourant souffrait d'une surcharge de 1'893 kg, correspondant à 54,09%. Autrement dit, la situation était dangereuse et comportait une probabilité élevée d'accident (distance de freinage rallongée, expérience insuffisante des réactions d'un véhicule lourd quand bien même le recourant était en voie de passer son permis de poids lourds, modifications des réactions du véhicule en pareille situation, risque d'éclatement de pneumatiques selon la répartition de la charge, etc.). A cela s'ajoute que le matin en question, le trafic était de forte densité et la chaussée humide, sans compter que le préfet a retenu, par une ordonnance pénale entrée en force, que le recourant avait violé les règles sur la distance à respecter entre véhicules. Dans de telles circonstances, la mise en danger abstraite est grave. 5. Il en résulte que le comportement incriminé du recourant constitue une infraction grave. Il sied ainsi, comme le permet la jurisprudence, de s'écarter de l'appréciation de l'autorité pénale sur ce point. L'art. 16c al. 1 let. a LCR est dès lors applicable, avec la conséquence que le permis de conduire du recourant doit être retiré pour une durée de trois mois, selon l'art. 16c al. 2 let. a LCR. La décision attaquée se limitant à ce minimum légal de trois mois, elle ne peut qu'être confirmée en dépit de la réputation de conducteur de l'intéressé et de l'utilité professionnelle de son permis de conduire. 6. Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours aux frais du recourant qui succombe. Vu l'issue du pourvoi, le SAN est chargé de veiller à l'exécution de sa décision en fixant au recourant un nouveau délai pour déposer son permis de conduire.

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