

VD_OMNI CR.2014.0040 vom 23. September 2014

VD Tribunal cantonal, 2014-09-23, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2014.0040

FR: VD_OMNI CR.2014.0040 du 23 septembre 2014

IT: VD_OMNI CR.2014.0040 del 23 settembre 2014

Regeste

X. _____/Service des automobiles et de la navigation | Confirmation du retrait de permis de conduire, pour infraction moyennement grave, d'un chauffeur ayant conduit un véhicule présentant une surcharge de 32,46% 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 4'200 kg. Lorsque le détenteur a délibérément renoncé, pour des motifs administratifs ou économiques, à faire valoir l'ensemble du potentiel de son véhicule au moment de son immatriculation, une simple attestation du constructeur ne permet pas d'invoquer après coup devant les autorités cantonales (suite à une interpellation par la gendarmerie) la limite de charge supérieure prévue par le constructeur. Une telle déclaration ne saurait ainsi l'emporter sur la fiche de réception par type (confirmation et précision de jurisprudence). Recours au TF admis (1C_512/2014 du 24 février 2015).

Erwägungen

E. 1

Déposé dans le délai de trente jours fixé par l'art. 95 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173.36), le recours est intervenu en temps utile. Il respecte au surplus les conditions formelles énoncées à l'art. 79 LPA-VD.

E. 2

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 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 139 II 95 consid. 3.2; 136 II 447 consid. 3.1; 129 II 312 consid. 2.4; 123 II 97 consid. 3c/aa; 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 (TF 1C_502/2011 du 6 mars 2012 consid. 2.1; ATF 123 II 97 consid. 3c/aa; 121 II 214 consid. 3a). 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 (TF 1C_495/2013 du 7 janvier 2014 consid. 6.1; 1C_353/2010 du 12 janvier 2011 consid. 2.1 et les références). b) En l'espèce, le recourant a été condamné pénalement par le préfet pour infraction simple à la loi sur la circulation routière dès lors qu'il a circulé le 15 janvier 2014 au volant d'un véhicule automobile dont le chargement présentait un poids effectif de 4'636 kg, marge de sécurité déduite, alors que le poids total autorisé tel que prévu dans le permis de circulation du véhicule était de 3'500 kg, soit une surcharge de 1'136 kg ou 32.46%. Ces faits, sur lesquels le préfet s'est fondé pour rendre son ordonnance du 11 février 2014, ne sont pas litigieux dès lors que le recourant les a expressément reconnus dans le cadre de la présente procédure. Ce dernier conteste toutefois l'évaluation de la mise en danger occasionnée par son comportement dès lors que le véhicule qu'il conduisait pouvait, selon les spécifications indiquées par le constructeur, supporter techniquement une charge de poids supérieure à celle indiquée dans le permis de circulation

E. 3

Seule est donc litigieuse la question de savoir si l'attestation du constructeur telle que produite dans la présente cause, qui prévoit une limite technique du véhicule de 4'200 kg, peut prévaloir sur le poids garanti de 3'500 kg figurant sur le permis de circulation du véhicule pour déterminer de la dangerosité du comportement litigieux, question qui relève du droit. a) L'art. 29 LCR prévoit que 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 autres usagers de la route ne soient pas mis en danger et que la chaussée ne subissent aucun dommage. Selon l'art. 30 al. 2 LCR, les véhicules ne doivent notamment pas être surchargés. Le chargement doit être disposé de telle manière qu'il ne mette pas en danger ni ne gêne personne et qu'il ne puisse tomber. Tout chargement qui dépasse le véhicule doit être signalé, de jour et de nuit, d'une façon particulièrement visible. b) La définition des caractéristiques techniques permettant la mise en circulation des véhicules automobiles nécessite une procédure stricte. 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 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. Il appartient notamment au constructeur de fournir dans ce cadre une garantie concernant le poids maximal du véhicule techniquement autorisé (art. 41 al. 2 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers [OETV; RS 741.11]). Cette garantie technique n'est admise qu'aux conditions de l'art. 41 al. 2 bis OETV: " a. le constructeur dispose de l'infrastructure nécessaire à l'exécution de l'expertise ou confie cette tâche à un organe d'expertise qui satisfait aux exigences des normes harmonisées portant sur l'activité des laboratoires d'expertise (EN ISO/CEI 17025), ou qui est habilité à procéder à de telles expertises par l'autorité compétente de son Etat; b. le constructeur effectue un contrôle

systématique de qualité dans l'entreprise (attesté p. ex. par un certificat de qualité ISO 9001 ou EN 29001), et c. L'OFROU et l'autorité d'immatriculation ont accès aux données, aux méthodes de calcul et aux résultats des expertises. " c) L'art. 67 OCR 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. L'art. 7 OETV précise que 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 (al. 2). Le "poids garanti" (poids maximal techniquement autorisé) équivaut au poids maximal admis par le constructeur (al. 3). Le "poids total" est le poids déterminant pour l'immatriculation. Il s'agit du poids maximal autorisé pour la circulation du véhicule (al. 4). aa) Le "poids total" détermine, notamment, la catégorie du permis de conduire requis. Ainsi, seul un permis B est nécessaire pour conduire des voitures automobiles dont le poids total n'excède pas 3'500 kg (art. 3 de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière du 27 octobre 1976 [OAC; RS 741.51]). Le poids total est également un critère décisif au regard de l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (ordonnance sur les chauffeurs, OTR; RS 822.221), qui s'applique aux véhicules affectés au transport de choses, dont le poids total inscrit dans le permis de circulation excède 3'500 kg (art. 3 OTR). La limite de 3'500 kg est encore déterminante pour le montant de la taxe sur les véhicules automobiles, conformément à l'art.

E. 3.2

p. 5). d) En l'espèce, la décision sur réclamation du SAN a tenu compte, pour qualifier la mise en danger, non pas du poids maximal autorisé du véhicule, mais du poids garanti. A cet égard, le SAN s'est fondé sur la fiche de réception par type du modèle concerné "Y. _____ " mentionnant à ce titre un poids garanti de 3'500 kg. Le recourant estime quant à lui que la dangerosité de son comportement doit être examinée non pas en fonction du poids garanti figurant sur la fiche de réception par type, relative au modèle de base, mais à la lumière de la limite technique de 4'200 kg attestée par le constructeur pour le véhicule en cause. Il relève à ce propos, pièce du constructeur à l'appui, que les options permettant une augmentation de la charge transportable (ajout de suspensions arrière renforcées et d'un stabilisateur sur essieu arrière) ont été incluses à l'usine. Comme on l'a vu, la modification du poids des véhicules figurant dans la fiche de réception par type et le permis de circulation est possible. La jurisprudence estime toutefois que les prescriptions de l'ORT et de l'OETV sont suffisamment précises pour ne pas laisser de place à une détermination de la charge totale admissible du véhicule après coup, au cas par cas (v. ATF 1C_690/2013 du 4 février 2014 confirmant l'arrêt CR.2013.0011 du 1 er juillet 2013). Si les directives précitées de l'OFROU indiquent qu'il est possible d'augmenter le poids garanti, sans modification technique, sur la base d'une déclaration du constructeur, cette augmentation doit passer par l'OFROU, elle est exceptionnelle, elle doit reposer sur une attestation " en bonne et due forme " et, même dans ces conditions, elle n'est pas nécessairement acceptée: l'OFROU reste libre, notamment, de s'en tenir à l'art. 42 OETV exigeant une nouvelle garantie proprement dite du constructeur aux conditions strictes des art. 41 al. 1 et 2 bis OETV. Par conséquent, lorsque le détenteur a délibérément renoncé, pour des motifs administratifs ou économiques, à faire valoir l'ensemble du potentiel de son véhicule au

moment de son immatriculation, une simple attestation du constructeur ne permet pas d'invoquer après coup devant les autorités cantonales (suite à une interpellation par la gendarmerie) la limite de charge supérieure prévue par le constructeur. Une telle déclaration ne saurait ainsi l'emporter sur la fiche de réception par type. En l'espèce, la charge maximale admise ainsi que la dangerosité du comportement du recourant doivent par conséquent être définies uniquement par référence au poids garanti de 3'500 kg prévu par la fiche de réception du véhicule. Dans ces conditions, les mesures d'instruction tendant à l'aménagement d'une expertise ou à la production du dossier de réception par type de l'OFROU ne sont pas déterminantes pour l'issue du litige et doivent être rejetées. Il appartient au détenteur du véhicule de procéder, s'il le souhaite et pour l'avenir, à la modification du poids garanti de son véhicule. 4. Le recourant conteste la nature de la sanction qui a été prononcée à son encontre, estimant que l'autorité intimée aurait dû qualifier l'infraction commise de particulièrement légère. a) Le comportement d'un conducteur de véhicule automobile peut générer quatre situations: la mise en danger abstraite ou virtuelle, la mise en danger abstraite accrue, la mise en danger concrète et l'atteinte à l'intégrité physique d'autrui (Cédric Mizel, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 I 361 et ss, p. 364 ss). La mise en danger abstraite accrue (qui est la condition au prononcé d'une mesure administrative) peut être particulièrement légère, légère, moyennement grave ou grave (cf. arrêt CR.2011.0070 du 23 avril 2012 consid. 4c; CR.2011.0062 du 9 février 2012 consid. 2b; Mizel, op. cit., p. 365 ss). Commet une infraction légère la personne qui, en violant les règles de la circulation routière, met légèrement en danger la sécurité d'autrui et à laquelle seule une faute bénigne peut être imputée (art. 16a al. 1 let. a LCR). En cas d'infraction légère, 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 (art. 16a al. 2 LCR). L'auteur d'une infraction légère fait l'objet d'un avertissement, si au cours des deux années précédentes, le permis de conduire ne lui a pas été retiré et qu'aucune mesure administrative n'a été prononcée à son encontre (art. 16a al. 3 LCR). En cas d'infraction particulièrement légère, il est renoncé à toute mesure administrative (art. 16a al. 4 LCR). Commet une infraction moyennement grave la personne qui, en violant les règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque (art. 16b al. 1 let. a LCR). Dans cette hypothèse, le permis de conduire est retiré pour un mois au minimum (art. 16b al. 2 let. a LCR). Commet une infraction grave la personne qui, en violant gravement les règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque (art. 16c al. 1 let. a LCR). Conformément à l'art. 16c al. 2 let. a LCR, le permis de conduire est retiré pour trois mois au minimum après une infraction grave. Le législateur conçoit l'art. 16b al. 1 let. a LCR relatif au retrait du permis de conduire après une infraction moyennement grave 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 ou 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 (FF 1999 IV 4132 et 4134; cf., pour une catégorisation plus exhaustive des cas moyennement graves, Mizel, op. cit., not. 392; TF 1C_87/2009 du 11 août 2009 consid. 3.1; ATF 136 II 447 consid. 3.2; 135 II 138 consid. 2.2.2; TF 6A.16/2006 du 6 avril 2006 consid. 2.1.1, in JT 2006 I 442). La jurisprudence a rappelé que l'art. 90 al. 2

LCR correspond à l'infraction grave prévue à l'art. 16c LCR. 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.). b) Le conducteur qui circule au volant d'un véhicule de livraison surchargé crée une mise en danger abstraite ou virtuelle du trafic (arrêts CR.2013.0032 du 9 juillet 2013 consid. 2a; CR.2012.0007 du 7 novembre 2012 consid. 1c; CR.2011.0022 du 17 janvier 2012 consid. 2c; CR.2007.0287 du 25 janvier 2008 consid. 3). Selon la jurisprudence, la gravité de l'infraction pour conduite d'un véhicule surchargé varie selon les circonstances du cas d'espèce. Le fait de circuler avec une voiture de livraison accusant un excédent de charge de 690 kg, soit un dépassement de 19,71% du poids total maximum autorisé de 3'500 kg, constitue une infraction légère (arrêt CR.2007.0287 précité). Ont été considérés comme relevant d'une infraction moyennement grave le fait de circuler avec une voiture de livraison pesant 4'860 kg, alors que le poids maximum total autorisé est de 3'500 kg, soit un dépassement de plus de 38% (arrêt CR.2002.0115 du 2 octobre 2002), ou de circuler avec un véhicule dont la surcharge est de 1'476 kg, soit un dépassement de 42,17% du poids maximum total autorisé de 3'500 kg (arrêt CR.2008.0049 du 2 juillet 2008). Le Tribunal a également qualifié d'infraction moyennement grave le fait de circuler avec un véhicule accusant une surcharge de 844 kg, soit un dépassement de 37,35% du poids total maximum autorisé de 2'260 kg (arrêt CR.2008.0163 du 6 novembre 2008), des surcharges de 1'262 kg et de 865 kg, soit un dépassement de 36,06%, respectivement de 28,57% du poids total maximum autorisé de 3'500 kg (arrêt CR.2008.0222 du 2 décembre 2008), et une surcharge de 1'156 kg, soit un dépassement de 33,03% du poids total autorisé de 3'500 kg (arrêt CR.2013.0032 précité). A en revanche été tenu pour une infraction grave le fait de circuler au volant d'un véhicule dont le poids autorisé est de 3'500 kg, avec un chargement de 5'432 kg (marge de sécurité déduite), l'excédent étant ainsi de 1'932 kg, soit de 55,20% (arrêt CR.2012.0007 précité) ou du cas où l'excédent de charge était de 1'893 kg, soit 54,09% (arrêt CR.2013.0093 du 1er juillet 2013). Il en a été de même dans le cas où un véhicule pour lequel le poids total autorisé est de 3'500 kg, accusait une charge de 7'934 kg, soit une surcharge de 4'434 kg, correspondant à un dépassement de 126,69% du poids autorisé et à un dépassement de 341,07% de la charge utile, par 1'300 kg (arrêt CR.2010.0017 du 14 juillet 2010). c) En l'occurrence, le recourant était au volant d'un véhicule de livraison sur l'autoroute, lequel souffrait d'une surcharge de 1'136 kg; ce qui correspond à un excès de poids de 32,46% par rapport au poids garanti admis sur la fiche de réception du véhicule. Une telle surcharge entraîne nécessairement des pressions accrues sur les différentes composantes du véhicule, notamment les pneumatiques et les essieux, augmentant le risque d'une défaillance technique. Une surcharge de cette ampleur modifie également considérablement les réactions du véhicule, notamment la distance de freinage, qui plus est sur l'autoroute où la vitesse est relativement élevée. Le recourant a ainsi mis en danger la sécurité du trafic dès lors qu'il se trouvait aux commandes d'un véhicule dont les caractéristiques techniques officiellement reconnues ne permettaient pas le transport d'un tel chargement. Il convient toutefois de tenir compte du fait que l'intéressé est titulaire d'un permis de conduire qui lui permet de piloter des véhicules dont le poids d'ensemble excède 3'500 kg (catégorie C; cf. art. 3 de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière du 27 octobre 1976 [OAC; RS 741.51] et art. 10 al. 2 OETV). Il n'a ainsi pas créé de danger supplémentaire sous cet angle. Cela étant, la mise en danger entraînée par le recourant doit être qualifiée d'au moins moyennement grave. La question de savoir si elle doit être qualifiée de moyennement grave ou de grave souffre de rester indécise. En effet, la faute du recourant

pouvant être qualifiée de légère, ce qui n'est pas contesté en l'espèce, l'infraction doit dès lors dans son ensemble être qualifiée de moyennement grave au sens de l'art. 16b al. 1 let. a LCR, que la mise en danger soit moyennement grave ou grave (cf. pour un cas similaire: CR.2013.0093 du 27 février 2014 et les réf. citées). La qualification globale de l'infraction retenue par l'autorité intimée dans la décision querellée doit par conséquent être confirmée.

5. a) Selon l'art. 16b al. 2 let. a LCR, après une infraction moyennement grave, le permis de conduire est retiré pour un mois au minimum. Les circonstances doivent être prises en considération pour fixer la durée du retrait du permis de conduire, notamment l'atteinte à la sécurité routière, la gravité de la faute, les antécédents en tant que conducteur, ainsi que la nécessité professionnelle de conduire un véhicule automobile. La durée minimale du retrait ne peut toutefois être réduite (art. 16 al. 3 LCR). S'agissant de la durée du retrait, le législateur s'est ainsi clairement prononcé pour un retrait impératif dans les cas de moyenne gravité, même si le contrevenant jouissait d'une réputation sans tache en tant que conducteur. Ce dernier élément ne jouera un rôle que pour fixer la durée du retrait du permis de conduire (ATF 128 II 282).

b) En l'espèce, l'autorité intimée a sanctionné le recourant par un retrait de permis d'une durée d'un mois. Elle s'en est dès lors tenue à la durée minimale prévue par l'art. 16b al. 2 let. a LCR. Le tribunal ne peut ainsi que confirmer la sanction prononcée, en dépit des bons antécédents du recourant, voire de l'utilité professionnelle de son permis de conduire.

E. 6

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté et la décision attaquée confirmée. Le SAN fixera un nouveau délai au recourant pour le dépôt de son permis de conduire. Le recourant, qui succombe, supportera les frais de justice (art. 49 al. 1 et 91 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative LPA-VD et il ne sera pas alloué de dépens (art. 55 et 56 al. 3 LPA-VD).

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